



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MICHALA BOBKÁ
přednesené dne 23. února 2021¹

Věc C-923/19

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

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko)]

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Směrnice 2009/103/ES – Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Pojem ‚pohyb vozidel‘ – Rozsah povinnosti uzavřít pojištění – Nehoda, jejímiž účastníky jsou tahač a návěs pojištěné různými pojistiteli“

I. Úvod

1. Má být věcná škoda způsobená na návěsu, který byl v okamžiku dopravní nehody provozován jako součást návěsové soupravy, přičemž tato dopravní nehoda byla zjevně zaviněna řidičem tahače, kryta povinným pojištěním tahače, nebo povinným pojištěním návěsu, pokud jsou jak tahač, tak návěs kryty samostatnými smlouvami o pojištění občanskoprávní odpovědnosti, které byly uzavřeny s různými pojistiteli?

2. Touto otázkou je Soudní dvůr vyzván k dalšímu rozvinutí své (již tak) bohaté judikatury týkající se pojmu „provoz vozidel“ uvedeného v článku 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103/ES². Soudní dvůr již byl v minulosti žádán, aby potvrdil, zda tento pojem zahrnuje mimo jiné i „pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly“³; „situaci, v níž se účastnil nehody zemědělský traktor, jehož hlavní funkcí v okamžiku této nehody nebylo sloužit jako dopravní prostředek, ale byl používán jako stroj pro získávání hnací síly nezbytné k pohonu čerpadla herbicidního postřikovače“⁴; „situaci, v níž cestující ve vozidle stojícím na parkovišti při otevírání dveří tohoto vozidla narazil do vozidla stojícího vedle něj a poškodil ho“⁵; nebo „situac[i] [...] v níž začalo hořet vozidlo užívané v souladu s jeho funkcí dopravního prostředku zaparkované v soukromé garáži budovy, čímž vyvolalo požár, jehož příčinou byl elektrický systém tohoto vozidla, který způsobil škody na této budově, ačkoli se uvedené vozidlo více než 24 hodin před vznikem požáru nepohybovalo“⁶.

1 – Původní jazyk: angličtina.

2 – 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).

3 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59 a výrok tohoto rozsudku).

4 – Rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 42 a výrok tohoto rozsudku).

5 – Rozsudek ze dne 15. listopadu 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, bod 48 a výrok tohoto rozsudku).

6 – Rozsudek ze dne 20. června 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 48 a výrok tohoto rozsudku).

3. Obávám se, že podobně jako onen tahač, který sjel z cesty ve věci v původním řízení, i některé prvky výše zmiňované judikatury patrně do určité míry vykročily z oblasti působnosti směrnice 2009/103, tak jak by měla být správně vymezena. V tomto stanovisku tedy uvádím, že zaprvé ze *strukturálního* hlediska Soudnímu dvoru nepřísluší, aby se pouštěl do faktické aplikace unijního práva v konkrétních věcech prostřednictvím takovéto „faktické judikatury“. Zadruhé, pokud jde dále o *konkrétní* rámec právní úpravy daný v projednávané věci, pojem „provoz vozidel“, jakož i jiné neurčité právní pojmy obsažené v článku 3 směrnice 2009/103 se týkají obecné povinnosti uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti. Jejich cílem ani účelem není rozhodovat o tom, zda má být určitá konkrétní nehoda tímto pojištěním kryta.

II. Právní rámec

A. Unijní právo

4. Článek 1 směrnice 2009/103 obsahuje následující definice:

„[...]

1. ‚vozidlem‘ [se rozumí] jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené;
2. ‚poškozeným‘ [se rozumí] jakákoli osoba, která má právo na náhradu jakékoli věcné škody nebo škody na zdraví způsobené vozidly;

[...]“

5. Článek 3 směrnice 2009/103, nadepsaný „Povinné pojištění vozidel“, stanoví:

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

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

[...]

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

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

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

[...]

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

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

B. Vnitrostátní právo

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o občanskoprávní odpovědnosti a pojištění z provozu motorových vozidel) (dále jen „zákon o pojištění vozidel“) byl schválen Real Decreto Legislativo 8/2004 (královské legislativní nařízení 8/2004) ze dne 29. října 2004⁷. Článek 1 zákona o pojištění vozidel je nadepsán „O občanskoprávní odpovědnosti“ a 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.

[...]

3. Vlastník vozidla, který není řidičem, odpovídá za újmu na zdraví a na majetku způsobenou řidičem, pokud je s ním ve vztahu z důvodů uvedených v článku 1903 Código Civil (občanský zákoník) a čl. 120 odst. 5 Código Penal (trestní zákoník). Tato odpovědnost zaniká, pokud tento vlastník prokáže, že jednal s veškerou náležitou péčí řádného hospodáře, aby zabránil vzniku škody.

[...]“

8. Článek 2 zákona o pojištění vozidel, nadepsaný „O povinnosti uzavřít pojištění“, v odstavci 1 stanoví:

„Každý vlastník motorového vozidla, které má obvyklé stanoviště ve Španělsku, má povinnost pro každé vozidlo ve svém vlastnictví uzavřít a udržovat v platnosti pojistnou smlouvu. Tato smlouva musí být do výše povinného pojištění občanskoprávní odpovědnost podle článku 1. [...]“

9. Článek 5 zákona o pojištění vozidel, nadepsaný „Věcná působnost a vyluky“, v odstavci 2 stanoví:

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

10. Článek 1 odst. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel), schváleného Real Decreto 1507/2008 (královské nařízení 1507/2008) ze dne 12. září 2008⁸, stanoví:

„Za motorové vozidlo se pro účely občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a povinnosti uzavřít pojištění považuje každé vozidlo způsobilé k jízdě po zemském povrchu a poháněné motorem, včetně mopedů, vozidel zvláštního určení, přívěsů a návěsů [...]“

11. Reglamento General de Vehículos (obecné nařízení o vozidlech), schválené Real Decreto 2822/1998 (královské nařízení 2822/1998), ze dne 23. prosince 1998⁹, dále obsahuje v příloze II seznam tříd a kategorií vozidel, přičemž v článku 5 tohoto nařízení jsou tahač a návěs uvedeny jako samostatná vozidla, třebaže obě společně mohou tvořit návěsovou soupravu.

7 – BOE č. 267 ze dne 5. listopadu 2004, s. 36662.

8 – BOE č. 222 ze dne 13. září 2008, s. 37487.

9 – BOE č. 22 ze dne 26. ledna 1999, s. 3440.

12. Podle judikatury Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko) je odpovědnost jednotlivých součástí návěsové soupravy vůči poškozeným třetím osobám za škody způsobené touto návěsovou soupravou společná a nerozdílná. Článek 19 odst. 2 nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel dále podrobněji upravuje způsob rozdělení odpovědnosti mezi těmito součástmi návěsové soupravy:

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

III. Skutkový stav, vnitrostátní řízení a předběžná otázka

13. Dne 3. dubna 2014 došlo k dopravní nehodě, při které návěsová souprava tvořená tahačem¹⁰ a návěsem opustila vozovku a následně se převrátila. Nehoda byla způsobena z nedbalosti řidiče tahače při řízení.

14. V době, kdy k této dopravní nehodě došlo, byl návěs v leasingovém pronájmu společnosti Primafrío SL. Na tento návěs bylo uzavřeno havarijní pojištění u společnosti Ges, Seguros y Reaseguros, SA (dále jen „GES“). Pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám bylo uzavřeno u společnosti Seguros Bilbao. Naopak tahač byl ve vlastnictví portugalské společnosti Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería Lda. Pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám pro tento tahač bylo uzavřeno u portugalské společnosti Acoreana, zastoupené ve Španělsku společností Van Ameyde España SA (dále jen „Van Ameyde“ nebo „navrhovatelka v řízení o kasačním opravném prostředku“, resp. „navrhovatelka“).

15. V důsledku této nehody vyplatila GES společnosti Primafrío náhradu škody na návěsu ve výši 34 977,33 eura. Následně dne 13. března 2015 podala GES proti pojistitelce tahače, společnosti Van Ameyde, žalobu ve věci v původním řízení. Touto žalobou se GES domáhala toho, aby byla pojistitelce uložena povinnost zaplatit společnosti GES částku ve výši 34 977,33 eura s příslušenstvím. GES tvrdila, že tahač a návěs byly samostatnými vozidly, z nichž každé mělo jiného vlastníka a vlastní povinné pojištění. Návěs tedy nemohl být považován za věc přepravovanou tahačem. Pro účely povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti tahače se naopak jednalo o třetí osobu.

16. Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (soud prvního stupně č. 1 v La Palma del Condado, Španělsko) rozsudkem ze dne 14. července 2016 tuto žalobu zamítl. Dospěl k názoru, že z výluk z pojistného krytí stanovených pro povinné pojištění motorových vozidel v čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění vozidel se na okolnosti dané v projednávané věci vztahovala výlučka podle bodu druhého, týkající se škod na věcech přepravovaných tahačem. Návěs měl být považován za „náklad nebo přepravovanou věc“.

17. GES podala odvolání k Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (provinciální soud v Huelvě, 2. soudní oddělení, Španělsko). Dne 22. prosince 2016 tento soud odvolání a žalobě v celém rozsahu vyhověl. Odvolací soud v podstatě rozhodl, že dotčená výlučka z pojistného krytí zakotvená v čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění vozidel se vztahuje pouze na škodu vzniklou na věcech přepravovaných v pojištěném vozidle, a nikoli na věcech přepravovaných pojištěným vozidlem. V projednávané věci byl dotčený návěs přepravován „pojištěným vozidlem“. Jednalo se tedy o samostatné vozidlo odlišné od samotného tahače.

10 – V celém tomto stanovisku používám zaměnitelné výrazy „tahač“ a „tahačová jednotka“ jako výrazy označující stejný typ zařízení. Jsem si vědom skutečnosti, že předkládající soud ve své otázce odkazuje na „tahač či tahačovou jednotku“. Nicméně vzhledem k tomu, že nebylo navrženo ani vysvětleno, jaký by měl být mezi těmito dvěma pojmy rozdíl, pokud vůbec nějaký, budu jednoduše předpokládat, že znamenají totéž.

18. Navrhovatelka napadla toto rozhodnutí u Tribunal Supremo (Nejvyšší soud). Tvrdí, že došlo k porušení čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění vozidel. Na základě tohoto ustanovení jsou škody vzniklé na návěsu vyloučeny z pojistného krytí z povinného pojištění tahače.

19. Podle předkládajícího soudu směrnice 2009/103 neobsahuje výslovná ustanovení týkající se způsobu určování odpovědnosti v případě nehody, jejímž účastníkem je návěsová souprava skládající se ze samostatných vozidel. Ani vnitrostátní právo navíc nepopisuje, jakým způsobem si musí pojistitelé různých vozidel, z nichž návěsová souprava sestává, rozdělit odpovědnost, pokud je škoda vzniklá na jednom z vozidel v plném rozsahu zaviněna vozidlem druhým.

20. Vzhledem k tomu, že Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) měl pochybnosti o správném výkladu článku 5 zákona o pojištění vozidel a jeho účincích ve vztahu k uplatňování článku 3 směrnice 2009/103, rozhodl se přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Brání článek 3 poslední pododstavec [směrnice 2009/103] ve spojení s článkem 1 téže směrnice takovému výkladu vnitrostátní právní úpravy (čl. 5 odst. 2 [zákon o pojištění vozidel]), podle kterého jsou v takových případech, jaký nastal ve sporu v původním řízení, škody na návěsu vyloučeny z krytí z povinného pojištění tahače či tahačové jednotky proto, že návěs se považuje za věci přepravované na tahači či tahačové jednotce, nebo také proto, že pro účely věcných škod se má za to, že návěs tvoří spolu s tahačem či tahačovou jednotkou jediné vozidlo?“

21. Vyjádření předložily navrhovatelka, další účastnice v řízení o kasačním opravném prostředku, španělská vláda, jakož i Evropská komise.

IV. Analýza

22. Jsem poněkud zmaten. Ne že bych nerozuměl tomu, že pokud řidič tahače neřídí s řádnou péčí, může se stát, že sjede z cesty a vozidlo převrátí, čímž způsobí škodu na zdraví nebo věcnou škodu. Stejně tak chápu i základní právní problém, který předkládající soud s dostatečnou jasností popsal: který pojistitel má zaplatit náhradu věcné škody způsobené připojeným návěsem v případě, že byl tento návěs provozován jako součást návěsové soupravy, přičemž vina za převrácení celého vozidla je zjevně na straně řidiče tahače a každá ze součástí této návěsové soupravy má jiného pojistitele?

23. Jsem si vědom toho, že položená otázka byla nepochybně inspirována stávající judikaturou Soudního dvora. Nerozumím však tomu, jak přesně by mohla dovolávaná ustanovení unijního práva, resp. jakékoli jiné ustanovení směrnice 2009/103, pomoci při řešení otázek položených předkládajícím soudem. Tento problém vznikl v důsledku dvou zásadních, nicméně provázaných faktorů: působnosti tohoto právního nástroje, tak jak by měla být správně vymezena, a úlohy Soudního dvora v řízení o předběžné otázce.

24. Je nutno připustit, že ne vždy se judikatura Soudního dvora, která se v této oblasti vytvořila, pohybovala v těchto mezích. Úvodem tohoto stanoviska se tak budu zabývat tímto druhým bodem, přičemž stručně popíšu některá nedávná rozhodnutí z této oblasti a objasním, jak se posuzování Soudního dvora skrze to, co se jeví jako výklad neurčitých právních pojmů obsažených ve směrnici 2009/103, a zejména pojmu „provoz vozidel“, postupně stalo více a více faktickým (A). Následně vyložím, jaká je přinejmenším podle mého názoru, správně vymezená působnost článku 3 směrnice 2009/103, který se týká povinnosti uzavřít pojištění, a nikoli určování odpovědnosti v jednotlivých věcech (B). Poté zasadím tyto úvahy do širšího ústavněprávního rámce, přičemž připomenu, že úkolem Soudního dvora je poskytovat na základě článku 267 SFEU *výklad* unijního práva (C). Stanovisko uzavřu závěrem, že s ohledem na všechny uvedené aspekty unijní právo neupravuje konkrétní problém, který je předmětem sporu předloženého předkládajícímu soudu ve věci v původním řízení (D).

A. „Provoz vozidel“

25. V judikatuře Soudního dvora se již v minulosti vyskytlo několik případů, v nichž byla předmětem výkladu různá ustanovení směrnice 2009/103, resp. některé z jejích pěti předchůdkyň¹¹. Specifická linie judikatury týkající se výkladu pojmu „provoz vozidel“ uvedeného v článku 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103¹² pro účely určení, zda lze určitý pohyb nebo použití vozidla v dané konkrétní věci pod tento pojem podřadit, aby bylo možno následně rozhodnout o odpovědnosti daného pojistitele, se však začala tvořit v roce 2014 od rozhodnutí ve věci Vnuk¹³.

26. Damijan Vnuk stál na žebříku a ukládal balíky sena do seníku ve stodole, když do dvora zacouval traktor s valníkem a do žebříku narazil. Damijan Vnuk spadl. Vnitrostátní právo v uvedené věci sice obecně definovalo rozsah povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, nicméně předkládající soud měl s *ohledem na zvláštní okolnosti* dané situace určité pochybnosti o tom, zda je subjektem povinným k náhradě škody D. Vnukovi skutečně pojišťovna vlastníka traktoru. Soudní dvůr byl tedy tázán, zda musí být pojem „provoz vozidel“ vykládán v tom smyslu, že „se nevztahuje na okolnosti [daného případu], kdy osoba pojištěná u žalované při ukládání balíků sena do seníku ve stodole narazila traktorem s valníkem do žebříku, na kterém stál žalobce, jelikož k události nedošlo v rámci silničního provozu“¹⁴.

27. Soudní dvůr rozhodl, že pojem „provoz vozidel“ zahrnuje jakékoli použití vozidla, které je v souladu s jeho obvyklou funkcí. Uvedený pojem se tak může vztahovat na takový pohyb traktoru na dvoře statku za účelem zavezení valníku, který je k tomuto traktoru připojen, do stodoly, jako tomu bylo ve věci v původním řízení, což musí ověřit předkládající soud¹⁵.

28. Ve věci Rodrigues de Andrade¹⁶ byl zemědělský traktor zaparkován se spuštěným motorem, aby mohli zemědělstí pracovníci používat čerpadlo sloužící jako herbicidní postřikovač vinné révy na vinici manželů Rodrigues de Andrade. Hmotnost tohoto traktoru a chvění vyvolávané motorem způsobily spolu se silným deštěm sesuv půdy. V důsledku těchto skutečností se traktor zřítil z teras a převrátil se, přičemž přimáčkl a usmrtil jednu pracovníci. Spor vzniklý z těchto nešťastných událostí se v podstatě zaměřil na určení, zda dosud nezaplacená náhrada škody, na kterou měl nárok manžel zemřelé pracovnice, měla být vyplacena z pojištění občanskoprávní odpovědnosti sjednaného na traktor (pojištění vozidla), nebo z pojištění občanskoprávní odpovědnosti majitelky farmy pokrývající její odpovědnost za pracovní úrazy. S odkazem na rozhodnutí ve věci Vnuk se předkládající soud tázal, zda se povinnost uzavřít pojištění vztahuje pouze na případy, kdy se vozidla pohybují, nebo i na případy, kdy vozidla stojí, ale mají spuštěný motor.

29. Soudní dvůr připomněl, že pod pojem „provoz vozidel“ spadají nejen případy silničního provozu, jinými slovy provoz na veřejných komunikacích. Tento pojem se vztahuje na jakékoli použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci¹⁷. Rozsah tohoto pojmu rovněž nezávisí na charakteristikách pozemku, na kterém je motorové vozidlo používáno¹⁸, a zahrnuje jakékoli používání vozidla jakožto

11 – Pokud jde o seznam pěti směrnic, které směrnice 2009/103 zahrnuje do svého znění, konsolidovala a zrušila, viz článek 29 a příloha I směrnice 2009/103. Viz též příloha II obsahující srovnávací tabulku týkající se jednotlivých ustanovení.

12 – Či dříve v čl. 3 odst. 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 odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 1972, L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10).

13 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) (dále jen „Vnuk“).

14 – Tamtéž, bod 25.

15 – Tamtéž, bod 59 a výrok tohoto rozsudku.

16 – Rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

17 – Tamtéž, bod 34.

18 – Tamtéž, bod 35.

dopravního prostředku¹⁹. Soudní dvůr následně konstatoval, že se pojem „provoz vozidel“ nevztahuje na situaci, v níž se účastnil nehody zemědělský traktor, jehož hlavní funkcí v okamžiku vzniku této nehody nebylo sloužit jako dopravní prostředek, ale byl používán jako stroj pro získávání hnací síly nezbytné k pohonu čerpadla herbicidního postřikovače²⁰.

30. Věc Núñez Torreiro²¹ se týkala vojáka španělských ozbrojených sil, který se účastnil nočního vojenského cvičení ve vojenském výcvikovém prostoru ve Španělsku. Jako spolucestující jel ve vojenském všeterenním kolovém vozidle typu „Aníbal“, které se pohybovalo v oblasti určené k provozu pásových vozidel. Vozidlo se převrátilo, což J. L. Núñez Torreirovi způsobilo různá zranění. Předkládající soud se tázal, zda jsou ustanovení vnitrostátního práva, která v takové situaci umožňují vyloučení odpovědnosti z provozu motorových vozidel, slučitelná s článkem 3 směrnice 2009/103.

31. Soudní dvůr rozhodl, že se vozidlo v okamžiku, kdy se převrátilo, pohybovalo ve vojenském výcvikovém prostoru, a že skutečnost, že veškerá jiná než vojenská vozidla měla zakázaný přístup do této oblasti, která není způsobilá k provozu kolových vozidel, nemá vliv na pojem „provoz vozidel“²². Soudní dvůr tudíž dospěl k závěru, že článek 3 směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, která výslovně 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, avšak jsou takto „běžně používané“, byly vyloučeny z pokrytí povinným pojištěním“²³.

32. Ve věci BTA Baltic Insurance Company²⁴ byl Soudní dvůr tázán, zda pojem „provoz vozidel“ zahrnuje rovněž situaci, kdy cestující ve vozidle při otevírání dveří na parkovišti supermarketu poškodil vozidlo zaparkované vedle něj.

33. Soudní dvůr ve svém rozsudku vysvětlil, že pojem „užívání vozidel“ se neomezuje na jejich řízení, nýbrž zahrnuje také jednáni, které obvykle uskutečňují rovněž cestující ve vozidle²⁵. I samotné otevření dveří vozidla představovalo jeho použití. Odpovídalo tedy funkci tohoto vozidla jako dopravního prostředku, jelikož umožňuje nástup a výstup osob či nakládku a vykládku zboží, které má být tímto vozidlem přepraveno nebo bylo přepraveno²⁶. Navíc skutečnost, že vozidlo v okamžiku vzniku nehody stálo, sama o sobě nevyklučuje použití tohoto vozidla ani nevyklučuje, aby toto použití spadalo do rámce jeho funkce dopravního prostředku²⁷. Soudní dvůr tak dospěl k závěru, že se pojem „provoz vozidel“ vztahuje na situaci, v níž cestující ve vozidle stojícím na parkovišti při otevírání dveří tohoto vozidla narazil do vozidla stojícího vedle něj a poškodil ho²⁸.

34. Ve věci Línea Directa Aseguradora²⁹ vlastník nového vozidla toto vozidlo zaparkoval na soukromém parkovišti. Druhého dne nastartoval motor vozidla, ale neuvedl je do pohybu. Později té noci elektrický systém vozidla způsobil, že se vozidlo vzňalo. Tento požár poškodil budovu, kde bylo vozidlo zaparkováno. Otázkou, s níž se musel předkládající soud vypořádat, bylo to, zda škoda způsobená na této budově musí být kryta automobilovým pojištěním (pojištěním občanskoprávní odpovědnosti sjednaným majitelem vozidla z titulu provozu motorových vozidel), nebo pojištěním domácnosti (pojištěním občanskoprávní odpovědnosti sjednaným vlastníkem budovy).

19 – Tamtéž, bod 38.

20 – Tamtéž, bod 42 a výrok tohoto rozsudku.

21 – Rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 – Tamtéž, bod 34.

23 – Tamtéž, bod 36.

24 – Rozsudek ze dne 15. listopadu 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

25 – Tamtéž, bod 45.

26 – Tamtéž, bod 36.

27 – Tamtéž, bod 38.

28 – Tamtéž, bod 48 a výrok tohoto rozsudku.

29 – Rozsudek ze dne 20. června 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

35. Soudní dvůr v odpovědi vysvětlil, že se má za to, že vozidlo je užíváno v souladu se svou funkcí dopravního prostředku, pokud se pohybuje, ale i během jeho parkování mezi dvěma jízdami. Parkování vozidla v soukromé garáži tak představuje jeho užívání. Článek 3 první pododstavec směrnice 2009/103 tedy musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „provoz vozidel“, který je uveden v tomto ustanovení, spadá taková situace, jako je ta, o kterou se jednalo ve věci v dotčeném řízení, v níž začalo hořet vozidlo užívané v souladu s jeho funkcí dopravního prostředku zaparkované v soukromé garáži budovy, čímž vyvolalo požár, jehož příčinou byl elektrický systém tohoto vozidla, který pak způsobil škody na této budově, ačkoli se uvedené vozidlo více než 24 hodin před vznikem požáru nepohybovalo³⁰.

36. Věc *Bueno Ruiz a Zurich Insurance*³¹ se týkala automobilu, který byl ve zjevně špatném technickém stavu. Na parkovací místo nacházející se na soukromém parkovišti, kde bylo toto vozidlo obvykle zaparkováno, z něj unikl olej a jiné kluzké tekutiny. Dne 19. září 2015 se na tomto parkovacím místě vytvořila velká kaluž oleje, která se zjevně rozlila i do okolí. Majitelka vozidla zaparkovaného na sousedním parkovacím místě na tomto oleji uklouzla, když se pokoušela nastoupit do svého vozidla. Podala žalobu jak proti pojistiteli automobilu, z něhož olej unikl, tak proti majiteli tohoto vozidla osobně. S odkazem na předchozí judikaturu Soudního dvora v této oblasti vnitrostátní soud, jelikož si nebyl jist přesným rozsahem pojmu „provoz vozidel“, a měl z tohoto důvodu určité pochybnosti ohledně osoby odpovědné v takovém případě, jako byla projednávaná věc (pojistitel, vlastník vozidla nebo případně správce parkoviště), položil dotaz, zda článek 3 směrnice 2009/103 brání výkladu, podle kterého se povinné pojištění krytí vztahuje na škody nebo újmu na zdraví způsobené nebezpečnou situací vzniklou v důsledku úniku kapaliny z vozidla na parkovací místo, kde je vozidlo zaparkováno, nebo při parkování vozidla, a to na soukromém parkovišti nacházejícím se v bytovém komplexu, je-li tato škoda nebo újma na zdraví způsobena třetím osobám, jimiž jsou uživatelé tohoto komplexu³².

37. Soudní dvůr v odpovědi připomněl, že článek 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že vozidlo je používáno v souladu se svou funkcí dopravního prostředku, pokud se pohybuje, ale v zásadě i během jeho parkování mezi dvěma jízdami. Skutečnost, že nehoda byla způsobena únikem oleje, k němuž došlo nejen během doby, kdy se vozidlo nepohybovalo, ale zjevně i při startování a při pohybu vozidla, není relevantní. Pohyb vozidla a jeho parkování na soukromém parkovišti představují použití tohoto vozidla, které je v souladu s jeho funkcí dopravního prostředku³³.

38. Příklady popsané výše představují pouze ilustrativní výběr rozhodnutí vydaných Soudním dvorem během posledních několika let ve vztahu k pojmu „provoz vozidel“ ve smyslu článku 3 směrnice 2009/103³⁴. Vybrané příklady jsou pozoruhodné ze dvou hledisek. Zaprvé, pokud jde o *specifickou oblast práva*, Soudní dvůr použil pojem „provoz vozidel“ – obsažený v článku 3 směrnice 2009/103 – být v poměrně odlišném kontextu a za jiným účelem, aby *de facto* rozhodl, zda má být určité konkrétní užívání v okamžiku nehody kryto povinným pojištěním vozidla (B). Zadruhé ze *strukturálního a systémového hlediska* došlo k tomu, že Soudní dvůr začal vydávat rozhodnutí na takové úrovni abstrakce, která by mohla vyvolat určité pochybnosti o tom, zda to, co Soudní dvůr provádí, je skutečně jednotný *výklad* unijního práva, který má Soudní dvůr provádět na základě článku 267 SFEU, a nikoli *aplikace* unijního práva v konkrétních věcech, která by měla být úkolem vnitrostátních soudů (C).

30 – Tamtéž, bod 48 a výrok tohoto rozsudku.

31 – Usnesení ze dne 11. prosince 2019, *Bueno Ruiz a Zurich Insurance* (C-431/18, nezveřejněné, EU:C:2019:1082).

32 – Tamtéž, body 16 až 26.

33 – Tamtéž, body 40 až 43.

34 – Viz též například rozsudky ze dne 7. září 2017, *Neto de Sousa* (C-506/16, EU:C:2017:642); ze dne 4. září 2018, *Juliana* (C-80/17, EU:C:2018:661); nebo mé nedávné stanovisko ve věci *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2020:1003), v níž dosud nebylo rozhodnuto.

B. Správně vymezený rozsah (článku 3) směrnice 2009/103

39. Směrnice 2009/103 možná není ze strukturálního hlediska právě nejucelenějším unijním právním předpisem. Důvodem je skutečnost, že tímto nástrojem došlo ke sloučení pěti předcházejících směrnic do jedné. Tato konsolidovaná směrnice tak začíná přímo „definicemi“, a nikoli, jak tomu obvykle bývá, vymezením předmětu směrnice, jejího cíle nebo působnosti v prvním ustanovení směrnice. Mezi úvodními ustanoveními tato směrnice nejprve stanoví povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel (článek 3), která má následně umožnit členským státům, aby upustily od zavedení systematických kontrol tohoto pojištění jako podmínky pro vstup na jejich území (článek 4).

40. Směrnice 2009/103 dále obsahuje v jednotlivých kapitolách řadu dalších pravidel upravujících různou problematiku. Tyto kapitoly odrážejí do značné míry právě předchozí a nyní již zrušené směrnice³⁵: na jedné straně jsou zde ustanovení týkající se rozsahu povinného pojištění vozidel, výjimek z povinnosti uzavřít pojištění a ochrany třetích osob a poškozených. Na druhou stranu se většina ostatních ustanovení týká otázek institucionální a procesní povahy: zřízení vnitrostátních orgánů pro odškodnění, napojení unijního systému na systém zelených karet a síť národních kanceláří pojistitelů, zřízení informačních středisek a postupů spolupráce a likvidace škod mezi těmito orgány³⁶.

41. Ona dvě klíčová (hmotněprávní) ustanovení směrnice 2009/103, a sice články 3 a 4, vykládané ve světle bodu 2 odůvodnění směrnice 2009/103, však svým způsobem určují obecný cíl tohoto nástroje: zajistit vysokou úroveň ochrany osob poškozených v důsledku dopravních nehod motorových vozidel, a (tím) podpořit volný pohyb v rámci Evropské unie. Jinými slovy, aby mohla být členským státům uložena povinnost zdržet se provádění systematických kontrol pojištění občanskoprávní odpovědnosti ve vztahu k vozidlům, která vstupují na jejich území z jiných členských států³⁷, bylo považováno za nezbytné zajistit vysokou úroveň ochrany osob, které by případně mohly být dopravními nehodami poškozeny³⁸.

42. Předmětem harmonizace v členských státech na základě článku 3 prvního pododstavce této směrnice tak má být *povinnost uzavřít* pojištění občanskoprávní odpovědnosti ve vztahu k vozidlům, která mají obvyklé stanoviště na území tohoto členského státu. Za tímto účelem obsahuje směrnice v čl. 1 odst. 1 společnou definici toho, co je „vozidlem“, nastiňuje v čl. 1 odst. 4, co se rozumí „územím“, a dále uvádí v článku 5 případy, kdy se členský stát může odchýlit od povinnosti uzavřít pojištění ve vztahu k určitým kategoriím vozidel. Směrnice navíc specifikuje náležitou dokumentaci požadovanou v článku 8, čímž v konečném důsledku spojuje rozsah povinnosti uzavřít pojištění podle článku 3 se systémem odškodnění vypláceným vnitrostátním orgánem pro odškodnění dle článku 10. Jsou zde rovněž ustanovení o minimálních částkách, které mají být povinným pojištěním kryty (článek 9), o zvláštních kategoriích poškozených (článek 12), o doložkách o výluce z pojištění obsažených v pojistných smlouvách (článek 13), jakož i ustanovení o jediném pojistném a jeho pokrytí (článek 14).

35 – Viz srovnávací tabulka obsažená v příloze II směrnice 2009/103.

36 – Pokud jde o složitý vzájemný vztah mezi unijním systémem a systémem zelených karet, viz dále mé stanovisko ve věci Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, body 32 až 53).

37 – Viz článek 4 směrnice 2009/103. Viz též rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49), nebo ze dne 20. června 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 33 a citovaná judikatura).

38 – Soudní dvůr při výkladu těchto směrnic opakovaně připomněl cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany obětí nehod způsobených motorovými vozidly – viz zejména rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, bod 47), nebo naposledy usnesení ze dne 11. prosince 2019, Bueno Ruiz a Zurich Insurance (C-431/18, nezveřejněné, EU:C:2019:1082, body 33 až 34).

43. Z účelu a struktury této směrnice tak vyplývá, že zamýšleným předmětem značně minimalistické³⁹ harmonizace, má být *povinnost* uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel. V tomto ohledu nebylo a ani nadále není cílem této směrnice začít harmonizovat způsoby určování *odpovědnosti* v jednotlivých případech dopravních nehod motorových vozidel.

44. V návaznosti na shora uvedené bez váhání připouštím, že tyto dva problémy jsou svým způsobem vzájemně propojeny. Koneckonců širší, strukturální otázky směřující k určení toho, zda v dané věci vůbec existovala povinnost uzavřít pojištění nebo zda jsou vnitrostátní právní předpisy nebo pojistné smlouvy obecně v souladu s jinými požadavky této směrnice, mohou vyvstat obvykle právě v nějakém individuálním případě, který často zahrnuje i problematiku určení subjektu, jenž nese v dané věci občanskoprávní odpovědnost. Stále jsou to však dva odlišné problémy. Povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel je mnohem širší a *obecnější*. Musí být stanovena *ex ante* na základě obecných a objektivních kritérií a musí být poměrně stabilní v čase. Otázka, zda může daná pojistná smlouva pokrývat konkrétní okolnosti, za kterých určité vozidlo způsobilo škodu, jakož i funkci nebo úlohu, kterou právě v tomto okamžiku vozidlo plnilo, je *ex post* rozhodnutím o odpovědnosti za dotčenou nehodu⁴⁰.

45. Rozhodnutí uvedená v předchozím oddílu jsou v tomto ohledu názorným příkladem. Otázka, kterou bylo nutno v těchto věcech řešit, se netýkala toho, zda vozidlo, které dotčenou nehodu způsobilo, podléhalo povinnosti uzavřít pojištění. Ve všech těchto případech dotčené vozidlo patrně skutečně pojištěno bylo, takže povinnost stanovená v článku 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103 byla splněna. Ve skutečnosti tak šlo spíše o to, zda musí být způsobená škoda vzhledem k dané konkrétní nehodě a druhu činnosti vykonávané v daném okamžiku nahrazena z povinného pojištění vozidel, nebo zda by měla být náhrada této škody poskytnuta z jiného pojištění či z titulu osobní odpovědnosti osoby, která tuto škodu způsobila.

46. Tento druh rozhodnutí však v článku 3 směrnice 2009/103 upraven není. Jinými slovy, povinnost vyplývající z článku 3 této směrnice je splněna, jakmile existuje pojištění, a tedy i záchranná síť pro poškozené. Pokud jsou splněny výslovné, minimální a obecné standardy specifikované v jiných ustanoveních směrnice 2009/103, pak otázka, kdo konkrétně je povinen k náhradě způsobené škody v daném individuálním případě a jakým způsobem by měla být škoda nahrazena, není otázkou upravenou touto směrnicí.

47. Toto je podle mého názoru správně vymezený rozsah povinnosti uvedené v článku 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103. Z tohoto důvodu jsou otázkami, které mají být případně v rámci tohoto ustanovení projednávány, a to zejména při výkladu pojmů „provoz“ (vozidel), „území“ (členského státu), „mají obvyklé stanoviště“ (na tomto území), nebo při výkladu minimálního rozsahu a pokrytí „občanskoprávní odpovědnosti“, jak jsou v tomto ustanovení obsaženy, otázky, které jsou spjaty s rozsahem a působností povinnosti uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti obecně. Nejedná se o to, zda v „konkrétním kontextu“ dané nehody má být používání vozidla za konkrétních skutkových okolností pokryto určitým pojištěním vozidla, nebo nikoli. Nejenže se jedná o záležitost týkající se aplikace práva, což je problematika, jíž se budu věnovat v následujícím oddíle, ale není to ani (či především) záležitost regulovaná směrnicí 2009/103.

48. Uvedené lze shrnout tak, že neurčité právní pojmy unijního práva, byť mohou být autonomní, nesmí být aplikovány mimo svůj správně vymezený kontext, jak je upraven v jeho znění, struktuře a účelu. Pojem „provoz vozidel“ uvedený v článku 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103 je pouze jedním z prvků obecné povinnosti členských států zajistit, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu

39 – Pokud jde o judikaturu zdůrazňující minimální rozsah harmonizace vyplývající z dřívějších a současných směrnic upravujících pojištění motorových vozidel, co se týče různých aspektů, které nejsou těmito směrnicemi výslovně pokryty, viz například rozsudky ze dne 23. října 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, bod 29); ze dne 21. ledna 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 40); nebo ze dne 14. září 2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, bod 47).

40 – Viz rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, bod 39). Pokud jde o podrobnou analýzu, viz též mé stanovisko ve věci Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, body 39 a 48).

vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jejich území, byla kryta pojištěním. Ani toto ustanovení, a tím spíše ani žádný jednotlivý výraz vytržený z kontextu tohoto ustanovení jako celku totiž nejsou zamýšleny tak, aby poskytovaly harmonizované vodítko pro rozhodování o odpovědnosti za jednotlivé nehody, a zejména ne poté, kdy je splněna obecná povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti v souladu s tímto ustanovením a nedošlo ke zjevnému rozporu s ostatními výslovnými ustanoveními směrnice 2009/103.

C. Výklad versus aplikace unijního práva

49. S předchozím bodem souvisí ještě jeden problém, na který je vhodné upozornit. Podle článku 267 prvního pododstavce SFEU má Soudní dvůr Evropské unie pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách týkajících se *výkladu* Smluv nebo platnosti či *výkladu* aktů přijatých orgány, institucemi nebo jinými subjekty Unie. Naproti tomu *aplikace* unijního práva ať již na základě vodítka podaného Soudním dvorem na základě článku 267 SFEU, nebo přirozeně a ve velké většině případů bez něj, přísluší především vnitrostátním soudům.

50. Připouštím, že aplikace právní úpravy s sebou může nést určité prvky týkající se jejího výkladu. A naopak výklad právní úpravy lze jen stěží provádět abstraktně, bez ohledu na okolnosti daného konkrétního případu či případů, při posuzování toho, zda navrhovaný výklad obстоjí. Abstraktně a obecně je tak nemožné určit přesnou hranici, kde končí výklad právní úpravy a začíná její aplikace (a naopak).

51. Podle mě však projednávaná věc i případy, které jsou předmětem pojednání v oddílu A tohoto stanoviska, nabízejí dobrý a konkrétní příklad toho, kdy není zásah Soudního dvora nezbytný, rozhodně pak ne na takové úrovni faktického detailu, jaké Soudní dvůr ve svých dřívějších rozhodnutích dosáhl.

52. Zaprvé a především, s ohledem na poznatky uvedené v oddílu B tohoto stanoviska je míra nutnosti výkladu neurčitěho právního pojmu zakotvené v unijním právu, včetně pojmu „provoz vozidel“ uvedeného v článku 3 směrnice 2009/103, přirozeně dána zněním, kontextem a účelem dotčeného ustanovení. Ve skutečnosti totiž není pro účely určení, zda se v kontextu určité konkrétní nehody odpovědnost daného pojistitele uplatní, vůbec potřeba vykládat pojem „provoz vozidel“.

53. Zadruhé i za předpokladu, že by pojem „provoz vozidel“ měl upravovat též případy vypořádání individuální odpovědnosti a byl používán k určení toho, zda konkrétní použití vozidla v daném okamžiku představovalo běžný provoz tohoto vozidla, existuje určitá hranice, kam až (či jak nízko na úrovni abstrakce) může jakákoliv (normativní) právní norma zajít s ohledem na nekonečnou různorodost možných faktických scénářů. V tomto smyslu již Soudní dvůr při několika příležitostech uvedl, že pojem „provoz vozidel“ zahrnuje *jakékoliv obvyklé použití* vozidla, které odpovídá jeho funkci dopravního prostředku⁴¹. O tom, zda je taková definice příliš široká, příliš úzká, nebo poněkud kruhová a jak přesně by měla být zpřesněna, lze samozřejmě diskutovat. Pokud však taková diskuse týkající se rozsahu pojmu unijního práva není výslovně a jasně zahájena předkládacím rozhodnutím, není mi příliš zřejmé, jakým způsobem další potvrzení toho, že dotčená konkrétní situace skutečně představuje další „použití vozidel“, přispívá k zajištění jednotného výkladu unijního práva v celé Unii, tak jak to zamýšleli tvůrci Smluv.

41 – Viz již v rozsudku ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59), později zopakováno ve všech rozsudcích uvedených výše v oddíle A tohoto stanoviska.

54. Lze jistě tvrdit, že každý výrok Soudního dvora zajistí určitou míru jednotného výkladu a uplatňování unijního práva v celé Unii. To je samozřejmě pravda. Například po vydání rozsudku Soudního dvora ve věci *Línea Directa Aseguradora* lze jistě doufat, že všechny situace, v nichž „začalo hořet vozidlo užívané v souladu s jeho funkcí dopravního prostředku zaparkované v soukromé garáži budovy, čímž vyvolalo požár, jehož příčinou byl elektrický systém tohoto vozidla, který způsobil škody na této budově, ačkoli se uvedené vozidlo více než 24 hodin před vznikem požáru nepohybovalo“⁴², budou posuzovány jednotně napříč celou Unií.

55. Lze však důvodně pochybovat o tom, jestli právě toto je onen druh a úroveň jednotného výkladu, jímž by se měl Soudní dvůr zabývat na základě článku 267 SFEU. Spíše to připomíná úzce vymezené, kazuistické rozhodování, kterému by se mělo správně věnovat občanskoprávní oddělení vnitrostátního soudu prvního stupně. Jak lze navíc konstatovat na základě zkušeností, takováto „faktická judikatura“ bude nutně vyvolávat další otázky a další potřebu rozlišování⁴³: co kdyby bylo ono vozidlo zaparkováno na veřejné komunikaci, a nikoli v soukromé garáži? Co kdyby toto vozidlo nebylo v pohybu po výrazně delší dobu, čímž by se fakticky stalo stojícím vozidlem? Co kdyby onen požár nevznikl v elektrickém obvodu vozidla, ale jinde⁴⁴?

56. Zatřetí primární úlohou Soudního dvora by měla být formulace nebo upřesňování normativní, právní *premisy maior* vyplývající z unijního práva, jež má být následně aplikována vnitrostátními soudy. Subsumpce skutkových okolností konkrétního případu, *premisa minor* a závěr týkající se aplikace unijního práva v tomto konkrétním případě, to vše přísluší vnitrostátním soudům.

57. Podle článku 267 SFEU může vnitrostátní soud přirozeně vždy požádat o rozhodnutí o předběžné otázce. Zjednodušeně řečeno však platí, pokud jde o otázky, které již byly předmětem výkladu, že by se daná otázka měla správně vztahovat k potenciálnímu zpřesnění *premisy maior* vycházející z unijního práva, jež má být uplatněna ve věci v původním řízení (jejímu objasnění, zúžení, rozšíření, stanovení výjimky apod.). Další potvrzení, že tatáž, již dříve formulovaná *premisa maior* se použije i na jiné skutkové okolnosti, aniž by měla být tato existující *premisa maior* jakýmkoli způsobem přehodnocena, je otázkou aplikace unijního práva, což je úkol svěřený vnitrostátním soudům.

58. Je nutno připustit, že tyto ideální hranice se stávají poněkud nezřetelnými, pokud jsou úzce vymezené skutkové okolnosti učiněny součástí unijním právem definované *premisy maior*. V takových případech by vlastně předkládající soud postupoval zcela správně, kdyby se chtěl ujistit, že nové a odlišné skutkové okolnosti jsou skutečně součástí právní normy, kterou chtěl Soudní dvůr formulovat⁴⁵.

59. Pro účely nalezení náležité úrovně abstrakce je podle všeho naprosto nezbytné připustit jako výchozí bod dva faktory: soudní zdrženlivost a vstřícnost vůči určité míře přípustné rozmanitosti. Požadavek na jednotnost a jednotnou aplikaci unijního práva napříč celou Unií byl samozřejmě vždy těžištěm judikatury Soudního dvora. Je však přirozené důležité rozlišovat v tomto ohledu mezi otázkami, které jsou pro tento účel ve skutečnosti relevantní, a těmi, které relevantní nejsou, zejména s ohledem na (z podstaty věci) omezené soudní zdroje unijních soudů.

42 – Rozsudek ze dne 20. června 2019, *Línea Directa Aseguradora* (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 48 a výrok tohoto rozsudku).

43 – Viz již generální advokát F. G. Jacobs, který ve svém stanovisku ve věci *Wiener SI* (C-338/95, EU:C:1997:352, bod 50) moudře podotkl, že „podrobné odpovědi na velmi konkrétní otázky nebudou vždy ku prospěchu takového jednotného uplatňování. Takové odpovědi možná budou pouze vyvolávat další otázky“.

44 – Viz usnesení ze dne 11. prosince 2019, *Bueno Ruiz a Zurich Insurance* (C-431/18, nezveřejněné, EU:C:2019:1082, bod 44).

45 – K tomuto problému, ve vztahu k otázce, která se skutečně týká článku 3 směrnice 2009/103, a sice kdy povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti podle tohoto ustanovení zaniká, viz mé stanovisko ve věci *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2020:1003).

60. Lze si například představit situaci, kdy zákazník taxislužby otevře při vystupování ze zadního sedadla vozidla taxislužby poté, co byl dopraven na místo, zadní dveře, aniž se nejprve řádně rozhlédne, takže dojde k poškrábání vozidla, které právě projíždí kolem. Jedná se o „provoz vozidla“ ve smyslu článku 3 směrnice 2009/103? Měla by být náhrada způsobené věcné škody zaplácena z pojištění občanskoprávní odpovědnosti vozidla taxislužby, a nikoli z pojištění občanskoprávní odpovědnosti projíždějícího vozidla? Nebo by měl nést osobní odpovědnost zákazník vozidla taxislužby, jelikož se neobtěžoval se před otevřením dveří řádně rozhlédnout?

61. Není mi jasné, proč by měly být případné rozdíly v rozhodnutích občanskoprávních soudů v takovéto věci – pokud by se vůbec v tomto ohledu vzhledem k nevyčerpatelným faktickým rozdílům a odchýlkám, které by mohly odůvodnit odlišná řešení, totožný případ vyskytl – záležitostí, kterou by se měl zabývat Soudní dvůr. Takováto věc je správně doménou aplikace práva, ledaže by náhodou vyvolala nějakou širší otázku normativní neslučitelnosti vnitrostátního práva nebo praxe s jakýmkoli jiným výslovným ustanovením unijního práva. Kromě toho si trůfám tvrdit, že taková míra jednotnosti, pokud jde o shodu výsledků v jednotlivých věcech, je jen mýtus. Takovéto jednotnosti totiž není dosahováno ani ve vysoce centralizovaných vnitrostátních soudních systémech, které na rozdíl od úlohy Soudního dvora v řízení o předběžné otázce provádějí rozsáhlý přezkum rozhodnutí soudů nižších stupňů, pokud jde o správnou aplikaci práva v jednotlivých případech.

62. Uvedené lze shrnout tak, že určitá míra rozmanitosti při vnitrostátní *aplikaci* unijního práva existuje a vždy bude existovat, a to i v harmonizovaných oblastech. Nejenže je to přípustné, je to i rozumné a přirozené. Soudní dvůr, kterému je předložena žádost o rozhodnutí o předběžné otázce týkající se výkladu unijního práva na základě článku 267 SFEU, je žádán o stanovení vnějších mezí této rozmanitosti tím, že poskytne jednotný *výklad* unijního práva včetně výkladu neurčitých právních pojmů v něm obsažených. Tento výklad však musí zůstat na přiměřené úrovni abstrakce. Úkolem Soudního dvora je jinými slovy podle článku 267 SFEU zajistit jednotný výklad unijního práva se zaměřením na úroveň použitelných právních norem, a nikoli na úroveň výsledku v každé jednotlivé věci. To logicky znamená, že i když existuje určitá přiměřená míra jednotnosti právních norem, může existovat rozmanitost ve smyslu konkrétních výsledků.

D. K projednávané věci

63. Z důvodů uvedených ve předchozích dvou oddílech tohoto stanoviska v podstatě souhlasím s hlavní argumentací španělské vlády a vyjádřeními Komise: článek 3 směrnice 2009/103 *nebrání* žádnému (protichůdnému vnitrostátnímu) výkladu čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění vozidel *jednoduše proto, že* rozhodnutí o tom, zda za okolností určitého konkrétního případu budou škody způsobené na návěsu provozovaném jako součást návěsové soupravy kryty pojištěním občanskoprávní odpovědnosti tahače, nebo případně pojištěním občanskoprávní odpovědnosti návěsu, *není regulováno* dovolávanými ustanoveními unijního práva.

64. Po tomto upřesnění považuji za vhodné připojit závěrem tři body vztahující se konkrétně k této věci.

65. Zaprvé skutečnost, že čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění vozidel je ustanovením vnitrostátního práva, kterého se předkládající soud ve své otázce formálně dovolává a které ve skutečnosti upravuje „věcnou působnost a výluky“ z povinného pojištění (obecně), je téměř irelevantní, pokud je zasazena do kontextu věci v původním řízení. Jak zdůraznila španělská vláda, vnitrostátní právo obsahuje zvláštní ustanovení o rozložení odpovědnosti, pokud jde o jednotlivé součásti návěsové soupravy v případě střetu, a sice článek 19 nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel⁴⁶. Toto ustanovení však upravuje pouze rozdělení odpovědnosti v případě škody

⁴⁶ – Citováno výše v bodě 12 tohoto stanoviska.

způsobené *třetím osobám*. V jednotlivých věcech tak došlo na vnitrostátní úrovni ke vzniku pochybností a výkladových rozdílů, pokud jde o jinou situaci, která těmito (odvozenými) vnitrostátními právními předpisy upravena není: co když škoda není způsobena třetí osobě, ale místo toho jednou částí návěsové soupravy jiné části této soupravy?

66. To však pouze vyzdvihává skutečnost, že výkladové pochybnosti vznesené předkládajícím soudem, které jsou zjevně posíleny různými řešeními přijímanými vnitrostátními regionálními soudy, se týkají výkladu a aplikace vnitrostátních pravidel. Není mi jasné, jak by cokoli, co je obsaženo v článku 1 nebo v článku 3 směrnice 2009/103, mohlo předkládajícímu soudu pomoci tuto otázku vnitrostátního práva vyřešit.

67. Zadruhé není zřejmé, jak by byl tento závěr změněn odkazem na článek 3 poslední pododstavce směrnice 2009/103 v otázce položené předkládajícím soudem. Toto ustanovení stanoví: „Pojištění uvedené v prvním pododstavci musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví“. Podobně jako Komisi ani mně není zřejmé (a předkládající soud toto nevysvětlil), jak by mohlo být krytí věcné škody jakýmkoli způsobem ohroženo nebo omezeno kterýmkoli z možných výkladů dotčených vnitrostátních ustanovení. Nemýlím-li se, možnost domoci se náhrady věcné škody v případech, jako je projednávaná věc, zjevně existuje. Povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti stanovená v článku 3 směrnice 2009/103 je podle všeho splněna. Stejně tak nebylo nikým tvrzeno, že by toto krytí nesplnilo požadavky kteréhokoli jiného ustanovení této směrnice. Jedná se spíše o to, kdo bude nakonec povinen zaplatit, zda pojistitel tahače, nebo pojistitel návěsu.

68. Zatřetí totéž platí, pokud by se měla pozornost přesunout z článku 3 na článek 1 uvedené směrnice a v něm obsažené definice „vozidla“ a osoby, která by mohla být „poškozeným“, jak otázka položená předkládajícím soudem implikuje. Komise se ostatně ve svých vyjádřeních do takové diskuse zapojila, když uvažovala nad tím, zda by návěs, nebo možná spíše vlastník takového návěsu, mohl být případně „poškozeným“ ve smyslu čl. 1 odst. 2 směrnice 2009/103. Tyto úvahy vedly Komisi k závěru, že poškozený návěs možná není tím typem poškozeného, jehož ochrana měla být dle záměru směrnice posilována⁴⁷, čímž se znovu vrátila k pochybnostem o tom, jak by taková výlučka, která není dokonce ani výslovně stanovena vnitrostátním právem⁴⁸, mohla ohrozit rozsah krytí věcné škody požadovaný článkem 3 posledním pododstavcem směrnice 2009/103.

69. Jsem Komisi za tuto úvahu velmi vděčný. Díky ní je možno skutečně zdůraznit obecnou tezi, která již byla formulována výše⁴⁹: takové otázky a úvahy nespádají do působnosti směrnice 2009/103, tak jak by měla být správně vymezena. To dokládá i logický (až bizarní) nesoulad, který se stane patrným, když se snažíme vtěsnat do rámce právního předpisu situaci, která do něj nespadá. V současnosti platný koncept a logika tuto situaci jednoduše neupravují, a na tuto situaci tak vůbec nesedí⁵⁰.

70. Stručně řečeno, je-li naplněn základní účel směrnice 2009/103, a sice že v souladu s povinností stanovenou v článku 3 této směrnice členský stát stanovil povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel, čímž chrání osoby, které by mohly být poškozeny při dopravních nehodách, a podporuje tak volný pohyb v rámci celé Unie, zůstávají konkrétní podmínky této povinnosti, a tím spíše uplatnění této odpovědnosti v jednotlivých případech dopravních nehod motorových vozidel, i nadále záležitostí aplikace unijního práva, resp. tím spíše aplikace vnitrostátního práva která přísluší vnitrostátním soudům.

47 – Komise v tomto ohledu poukázala na body 21 a 22 odůvodnění směrnice 2009/103, přičemž uvedla, že osobami poškozenými dopravními nehodami (které mají být touto směrnicí chráněny) budou ve skutečnosti s větší pravděpodobností fyzické osoby, ať již se jedná o cestující, chodce, cyklisty nebo jiné uživatele pozemních komunikací, nikoli však vozidla jako taková.

48 – Opět platí, že aby bylo možno dospět k závěru, že čl. 5 odst. 2 zákona o pojištění vozidel *vylučuje* v případě, jako je věc projednávaná v původním řízení, aby byly škody způsobené na návěsu kryty z pojistné smlouvy na tahač, je nutno nejprve vyložit toto vnitrostátní ustanovení. Viz výše, bod 9 a body 16 až 17 tohoto stanoviska, v nichž jsou nastíněny protichůdné výklady tohoto vnitrostátního ustanovení.

49 – Viz výše, body 39 až 48 tohoto stanoviska.

50 – Pokud jde o jiný příklad téhož jevu z nedávné doby, viz například rozsudek ze dne 10. prosince 2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).

V. Závěry

71. Navrhuji, aby Soudní dvůr na předběžnou otázku položenou Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko) odpověděl následovně:

– Ani článek 3 poslední pododstavec směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, ani čl. 1 odst. 1 či odst. 2 této směrnice nestanoví žádná pravidla upravující otázku, zda musí vnitrostátní právo považovat věcnou škodu způsobenou na návěsu v době, kdy byl provozován jako součást návěsové soupravy společně s tahačem, za událost, na kterou se vztahuje povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti uzavřené na tento tahač. Úprava této otázky společně se všemi ostatními otázkami, které nejsou výslovně upraveny směrnicí 2009/103, přísluší vnitrostátnímu právu a rozhodování o nich spadá do pravomoci vnitrostátních soudů.