



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MICHALA BOBKA
přednesené dne 26. dubna 2018¹

Věc C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel
proti
Alině Antónii Destapado Pão Mole Juliana
Cristianě Micaele Caetano Juliana

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Supremo Tribunal de Justiça (Nejvyšší soud, Portugalsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Povinnost sjednat pojištění – Rozsah – Pojem ‚provoz vozidel‘ “

I. Úvod

1. Kvůli zdravotním problémům přestala paní Alina Juliana jezdit svým autem a nechala ho na dvoře. Nesjednala pojištění občanskoprávní odpovědnosti. Její syn si vzal bez jejího svolení klíče od auta a odvezl ho pryč ze dvora. Na veřejné komunikaci ztratil kontrolu nad vozidlem. On a dva spolucestující zemřeli v důsledku nehody.

2. Příslušný vnitrostátní subjekt pro odškodnění, Fundo de Garantia Automóvel (dále jen „Fond“), vyplatil náhradu škody. Fond následně požadoval peněžitou náhradu od paní A. Juliana, vlastníka vozidla. Paní A. Juliana na svou obranu tvrdí, že neměla povinnost vozidlo pojistit, jelikož přestože jej vlastnila, vyřadila ho z provozu na veřejných komunikacích a neměla v úmyslu s ním jezdit. Fond tvrdí, že povinnost sjednat pojištění existovala, protože vozidlo bylo pojížděné.

3. V rámci dotčeného sporu a ve světle směrnic o motorových vozidlech 72/166/EHS² a 84/5/EHS³ (dále jen „první směrnice“ a „druhá směrnice“) se Supremo Tribunal de Justiça (Nejvyšší soud, Portugalsko) zaprvé táže, zda je vlastník vozidla za daných okolností povinen vozidlo pojistit. Zadruhé se předkládající soud táže, zda má Fond právo převzetí nároku vůči vlastníkovi, přestože vlastník neodpovídá za nehodu.

1 – Původní jazyk: angličtina.

2 – Směrnice Rady 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).

3 – Druhá směrnice Rady 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).

II. Právní rámec

A. Unijní právo

1. Směrnice 72/166

4. Články 1 a 3 první směrnice stanoví následující:

„Článek 1

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;

[...]

4. ‚územím, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště‘

- území státu, jehož poznávací značku vozidlo má, nehledě na to, zda uvedená poznávací značka je trvalá nebo dočasná nebo
- pokud se pro určitý typ vozidla evidence nevyžaduje, ale na vozidle je umístěna pojišťovací značka nebo rozlišovací značka, která je obdobou poznávací značky, území státu, v němž pojišťovací značka nebo rozlišovací značka byly vydány, nebo
- pokud se pro určité typy vozidel nevyžaduje ani poznávací značka, ani pojišťovací značka ani rozlišovací značka území státu, v němž má držitel vozidla trvalé bydliště, nebo
- pokud jsou vozidla bez poznávací značky nebo s poznávací značkou, která neodpovídá nebo přestala odpovídat vozidlu, a stala se účastníky nehody, území státu, v kterém k nehodě došlo, za účelem likvidace škody, jak stanoví první odrážka čl. 2 odst. 2 této směrnice nebo čl. 1 odst. 4 [druhé směrnice];

[...]

Článek 3

1. Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 4 veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření.

2. Každý členský stát je povinen přijmout veškerá nezbytná opatření, aby pojistná smlouva kryla také

- podle právních předpisů platných v ostatních členských státech jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobenou na území těchto států,

- jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví, kterou utrpí příslušníci členských států během přímé cesty mezi dvěma územími, na něž se vztahuje Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství, neexistuje-li národní kancelář pojišťitelů odpovědná za území, kterým projíždějí; v tom případě je věcná škoda nebo škoda na zdraví kryta podle zákonů o povinném pojištění platných v členském státě, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.“

2. Směrnice 84/5

5. Články 1 a 2 druhé směrnice stanoví následující:

„Článek 1

1. Pojištění uvedené v článku 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS musí zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví.

[...]

4. Každý členský stát zřídí nebo pověří subjekt, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění pro případ věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost stanovená v odstavci 1.

Tímto ustanovením není dotčeno právo členského státu považovat náhradu škody tímto subjektem za subsidiární či nikoliv a právo stanovit, jak se mají řešit nároky mezi tímto subjektem a osobou či osobami odpovědnými za nehodu a ostatními pojišťiteli či orgány sociálního zabezpečení, po nichž se požaduje, aby odškodnily poškozeného z téže nehody. Členské státy však nesmí tomuto subjektu dovolit vázat vyplacení náhrady škody na to, aby poškozený nějakou formou prokázal, že osoba, která je za škodu odpovědná, není schopna nebo odmítá zaplatit náhradu škody.

[...]

Článek 2

1. Každý členský stát přijme potřebná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistce vydané podle čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel

- osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímou oprávněny, nebo
- osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovozoval řídit dotyčné vozidlo, nebo
- osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla.

Ustanovení či ujednání uvedená v první odrážce však lze uplatnit vůči osobám, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, může-li pojišťitel prokázat, že věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno.

Členské státy nemusí v případě nehod, k nimž dojde na jejich území, první pododstavec použít, nakolik může poškozený obdržet náhradu škody od orgánu sociálního zabezpečení.

2. V případě vozidel odcizených nebo získaných násilím mohou členské státy stanovit, že subjekt uvedený v čl. 1 odst. 4 vyplatí za podmínek stanovených v odstavci 1 tohoto článku náhradu škody místo pojistitele; má-li vozidlo obvyklé stanoviště v jiném členském státě, nemůže tento subjekt uplatňovat žádný regresní nárok proti jakémukoli subjektu v uvedeném členském státě.

Členské státy, které v případě odcizených nebo násilím získaných vozidel stanoví, že subjekt uvedený v čl. 1 odst. 4 vyplatí náhradu škody, mohou u věcných škod stanovit spoluúčast poškozeného do výše 250 ECU.“

B. Vnitrostátní právo

1. Nařízení s mocí zákona č. 522

6. Podle žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce platilo v den nehody v Portugalsku Decreto-Lei č. 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (nařízení s mocí zákona č. 522/85 o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel) ze dne 31. prosince 1985 (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 522/85“). Nařízení s mocí zákona č. 522/85 stanoví:

Článek 1 odst. 1: „Každá osoba, které může vzniknout občanskoprávní odpovědnost za náhradu majetkové nebo nemajetkové újmy v důsledku újmy na zdraví nebo majetkové škody způsobené třetím osobám pozemním motorovým vozidlem [...], musí mít k tomu, aby tato vozidla mohla být provozována na pozemních komunikacích, uzavřeno pojištění této odpovědnosti [...]“

Článek 2: „Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu přísluší vlastníkovi vozidla, ledaže by se jednalo o případy [...]“

7. Článek 8 odst. 1 a odst. 2 nařízení s mocí zákona č. 522/85 stanoví, že „smlouva kryje občanskoprávní odpovědnost pojistníka, osob povinných sjednat pojištění, jak je uvedeno v článku 2, a oprávněných držitelů a řidičů vozidla“ a kryje také „úhradu náhrady škody, k níž jsou povinny osoby odpovídající za krádež nebo loupež, neoprávněné užívání vozidla patřícího jiné osobě nebo původci úmyslně způsobené dopravní nehody [...]“.

8. Podle článku 21 má Fond: „v souladu s touto kapitolou uhradit náhradu škody vzniklé z nehod způsobených vozidly podléhajícími povinnému pojištění, která jsou registrována v Portugalsku [...]“.

9. Konečně čl. 25 odst. 1 a odst. 3 stanoví, že „jakmile byla vyplacena náhrada škody, převezme Fond nároky poškozeného s tím, že má rovněž nárok na zákonný úrok a náhradu nákladů, které mu vznikly posouzením a vypořádáním“ a „Fond uvedený v odstavci 1 může žalovat osoby, které nesjednaly pojištění, přestože byly povinny pojištění sjednat, a má vůči dalším osobám odpovědným za nehodu, existují-li takové osoby, právo na náhradu vyplacených částek“.

2. Občanský zákoník

10. Článek 503 odst. 1 portugalského občanského zákoníku stanoví:

„Osoba, která má skutečnou kontrolu nad jakýmkoli motorovým vozidlem a která jej užívá ve svém vlastním zájmu, i když prostřednictvím zástupce, odpovídá za škodu, k níž došlo v důsledku rizik vyplývajících ze samotného vozidla, a to i v případě, kdy vozidlo není v provozu.“

III. Skutkové okolnosti, řízení a předběžné otázky

11. Kvůli zdravotním problémům přestala paní A. Juliana jezdit svým autem a nechala ho na dvoře. Nesjednala pojištění občanskoprávní odpovědnosti.

12. Dne 18. nebo 19. listopadu 2006 si její syn vzal bez jejího svolení klíče od auta ze zásuvky v jejím pokoji a odvezl auto pryč ze dvora.

13. Dne 19. listopadu 2006 její syn ztratil při řízení na veřejné komunikaci nad autem kontrolu. On a dva spolucestující při nehodě zemřeli.

14. Fond vyplatil rodinám zemřelých spolucestujících náhradu škody v souvislosti s nehodou. Ve svém postavení věřitele s právem převzetí nároku Fond poté podal žalobu, kterou se domáhal zaplacení náhrady škody, kterou poskytl, spolu s úrokem proti paní A. Juliana jakožto vlastníkovu vozidla („první žalovaná“) a proti paní Cristianě Juliana, dceři a nástupkyni zemřelého řidiče („druhá žalovaná“).

15. Soud prvního stupně částečně potvrdil nárok Fondu, když konstatoval, že skutečnost, že vlastník vozidla neměl v úmyslu vozidlo řídit a že neodpovídal za nehodu, k níž došlo, nevylučuje povinnost uzavřít pojistnou smlouvu. Uvedený soud shledal, že účelem pojistné smlouvy je zajistit platbu náhrady škody poškozeným i v případě, kdy bylo vozidlo odcizeno.

16. První žalovaná, paní A. Juliana, podala odvolání k Tribunal da Relação (odvolací soud, Portugalsko). Uvedený soud konstatoval, že paní A. Juliana neměla povinnost auto pojistit a že neodpovídá za nehodu. Uvedený soud proto prvostupňový rozsudek zrušil a shledal, že paní A. Juliana v odvolacím řízení vedeném před uvedeným soudem není odpovědná.

17. Fond podal kasační opravný prostředek k Supremo Tribunal de Justiça (Nejvyšší soud, Portugalsko), který přerušil řízení a položil Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být článek 3 [první směrnice] (platné v den nehody) vykládán v tom smyslu, že se povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel vztahuje i na takové situace, v nichž je z rozhodnutí svého vlastníka vozidlo znehybněno na soukromém dvoře mimo veřejnou komunikaci,

nebo

musí být vykládán v tom smyslu, že za takových okolností na vlastníka vozidla nedopadá povinnost je pojistit, aniž je dotčena odpovědnost, kterou Fundo de Garantia Automóvel nese vůči poškozeným třetím osobám, zvláště v případě neoprávněného použití vozidla?

2) Musí být čl. 1 odst. 4 [druhá směrnice] (platné v den nehody) vykládán v tom smyslu, že Fundo de Garantia Automóvel – který vzhledem k neexistenci smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti přistoupil k platbě odpovídající náhrady škody třetím osobám poškozeným dopravní nehodou způsobenou motorovým vozidlem, které bylo bez vědomí a dovození vlastníka přemístěno ze soukromého pozemku, na němž bylo znehybněno – má právo převzetí nároku vůči vlastníkovu vozidla bez ohledu na odpovědnost vlastníka za nehodu,

nebo

musí být vykládán v tom smyslu, že převzetí nároku vůči vlastníkovu ze strany Fundo de Garantia Automóvel závisí na tom, zda jsou splněny předpoklady občanskoprávní odpovědnosti, zvláště skutečnost, že vlastník měl v okamžiku nehody skutečnou kontrolu nad vozidlem?“

18. Byla předložena písemná vyjádření německé, irské, italské, lotyšské, portugalské, španělské vlády a vlády Spojeného království, jakož i Evropské komise. S výjimkou italské vlády tyto zúčastněné strany rovněž přednesly ústní vyjádření při jednání, které se konalo dne 30. ledna 2018.

IV. Posouzení

A. Úvodní poznámky

1. Odpovědnost za nehodu a povinnost sjednat pojištění

19. Při hledání odpovědi na otázky předkládajícího soudu je důležité mít na paměti rozdíl mezi: i) odpovědností za nehodu a ii) povinností sjednat pojištění.

20. Portugalská vláda při jednání potvrdila, že paní C. Juliana, druhá žalovaná, je žalována jakožto nástupkyně zemřelého řidiče, jenž byl přímým účastníkem nehody. Odpovědnost druhé žalované tak závisí na otázce, zda je její otec odpovědný za nehodu [možnost i)].

21. Naproti tomu paní A. Juliana, první žalovaná, je žalována jakožto vlastník vozidla na základě tvrzeného porušení její povinnosti vozidlo pojistit [možnost ii)]. Podle mého názoru tedy pokud paní A. Juliana neměla povinnost sjednat pojištění, nemůže být uplatňována její odpovědnost a řízení proti ní nebude moci pokračovat.

22. Z toho důvodu je nezbytné se podrobně vypořádat s první otázkou předkládajícího soudu, týkající se rozsahu povinnosti sjednat pojištění, konkrétně ve vztahu k paní A. Juliana. To zase vyžaduje posouzení rozsahu pojmu „provoz vozidel“ podle čl. 3 odst. 1 první směrnice a bodu začátku a konce povinnosti sjednat pojištění (B).

23. Pokud paní A. Juliana byla povinna sjednat pojištění, vzniká druhý problém, a to zda by podle unijního práva *mohla* být shledána odpovědnou vzhledem k tomu, že ve skutečnosti nebyla účastníkem nehody. Tento bod je řešen v souvislosti s druhou otázkou předkládajícího soudu (C).

2. Kdo je nositelem povinnosti sjednat pojištění?

24. Pro objasnění uvádím, že toto stanovisko se bude zabývat pouze otázkou *existence* povinnosti pojistit auto, je-li zaparkováno na dvoře, ale nikoliv osobou, *jíž* je tato povinnost uložena. Když odkazují, jako například v předchozích bodech, na případnou povinnost paní A. Juliana pojistit její vozidlo, dělám to proto, že předkládající soud uvádí v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, že *pokud* by existovala povinnost pojistit zaparkované auto, byla by to dle vnitrostátního práva její povinnost jakožto vlastníka, což by potenciálně vedlo k její mimosmluvní odpovědnosti.

25. První směrnice skutečně nestanoví, komu musí členské státy povinnost sjednat pojištění uložit. To je otázkou vnitrostátního práva. Tento výklad nebyl žádnou ze stran v této věci rozporován.

26. Je pravda, že Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci Csonka odkázal na povinnost „každého vlastníka nebo držitele vozidla“ uzavřít pojistnou smlouvu⁴. Nemyslím si však, že Soudní dvůr použitím tohoto poměrně otevřeného výrazu zamýšlel potvrdit, že první směrnice ukládá povinnost jakémukoli konkrétnímu jednotlivci. To je dle mého názoru zřejmé z kontextu odkazu v této věci, který se vůbec nezaměřoval na totožnost osoby, které je povinnost uložena.

4 – Rozsudek ze dne 11. července 2013, Csonka a další (C-409/11, EU:C:2013:512, body 28 a 31).

27. Namísto snahy zajistit odpovědnost *konkrétní osoby* je cílem článku 3 odst. 1 první směrnice zajistit, aby všechna vozidla, která jsou provozována, byla pojištěna, aby se poškozený mohl v případě nehody bez obtíží obrátit na (solventní⁵) subjekt za účelem náhrady škody⁶.

B. První otázka

28. První otázkou se vnitrostátní soud v podstatě táže, zda podle čl. 3 odst. 1 první směrnice existuje povinnost uzavřít pojištění motorového vozidla, i když vlastník vyřadil vozidlo z provozu na veřejných komunikacích a nejezdí s ním ani to nemá v úmyslu. Předkládající soud se také táže, jestli je skutečnost, že Fond odpovídá za náhradu škody poškozeným, relevantní pro povinnosti vlastníka v tomto ohledu.

29. Podle mého názoru v případech, jako je nyní projednávaná věc, existuje povinnost sjednat pojištění.

30. Při řešení první otázky předkládajícího soudu začnu uvedením některých poznámek ke vztahu mezi povinnostmi sjednat pojištění podle čl. 3 odst. 1 první směrnice a zásahem subjektu pro odškodnění, který je stanoven v čl. 1 odst. 4 druhé směrnice (1). Budu pokračovat připomenutím hlavní judikatury ve vztahu ke klíčovému pojmu „provoz vozidla“ (2). Dále se budu zabývat otázkou, zda „provoz vozidel“ a povinnost sjednat pojištění musí být definovány *ex ante* nebo *ex post* (3), podrobně přezkoumám pojem „provoz vozidel“ (4) a body začátku a konce povinnosti sjednat pojištění (5). Nakonec se budu zabývat použitím těchto zjištění na projednávanou věc (6).

1. Vztah mezi povinnostmi sjednat pojištění a subjektem pro odškodnění

31. Článek 3 odst. 1 první směrnice stanoví obecnou povinnost členských států zajistit, aby vozidla byla pojištěna. Článek 1 odst. 4 druhé směrnice požaduje, aby subjekt pro odškodnění zasáhl v případě, že povinnost sjednat pojištění nebyla splněna.

32. V tomto ohledu činím následující připomínky.

33. Zprvce podle druhé směrnice není subjekt pro odškodnění jakýmsi „[záručním systémem] za pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, ale [...] takové vyplacení náhrady škody má vyvolat účinky pouze za jasně určených konkrétních okolností“. Jeho zásah je pouze „nejzazší opatření“, které má řešit situace, kdy byla škoda způsobena nepojištěným vozidlem kvůli „selhání v systému [pojištění], který měl členský stát zavést“⁷.

5 – Zejména v případech vážného fyzického zranění či smrti je možnost, že by osoba odpovědná za nehodu byla schopna poskytnout poškozenému plnou náhradu škody, značně snížena. Ačkoli mohou existovat případy, kdy je pojišťovna insolventní, jak tomu bylo v případě rozsudku ze dne 11. července 2013, Csonka a další (C-409/11, EU:C:2013:512), jsou v zásadě vzácné.

6 – Ze stejné logiky vychází článek 4 první směrnice a čl. 1 odst. 4 druhé směrnice. Článek 1 odst. 4 druhé směrnice upravuje zřízení subjektu pro odškodnění v případě, že vozidlo, které způsobilo nehodu, není pojištěno. Článek 4 první směrnice umožňuje členským státům odchýlit se od povinnosti sjednat pojištění, ale pokud tak učiní, požaduje uvedené ustanovení, aby tyto členské státy určily orgán nebo subjekt, který pak musí poskytnout náhradu škody poškozeným z nehod způsobených vozidly, jež mají z takových odchylek prospěch.

7 – Rozsudek ze dne 11. července 2013, Csonka a další (C-409/11, EU:C:2013:512, body 30 až 32). Subjekt pro odškodnění jistě v určitém smyslu „zaručuje“ náhradu škody za konkrétních jasně určených okolností. Na vnitrostátní úrovni mohou být subjekty pro odškodnění skutečně nazývány „záručními fondy“, jako je tomu například v případě Portugalska – „Fundo de Garantia Automóvel“. Když Soudní dvůr uvádí, že subjekt pro odškodnění není „záruční systém“, chápu to tak, že tím v podstatě myslí, že subjekt nemá obecně zakročit a tedy skutečně nahrazovat povinnost sjednat pojištění.

34. Zadruhé, pokud situace nespadá do rozsahu povinnosti sjednat pojištění stanovené v čl. 3 odst. 1 první směrnice, subjekt pro odškodnění nebude povinen poskytnout záchrannou síť podle čl. 1 odst. 4 druhé směrnice. Jinými slovy, případný rozsah zásahu subjektu pro odškodnění se kryje s povinností sjednat pojištění⁸. Členské státy mohou v zásadě „pozlatit“ provedení druhé směrnice a stanovit, že subjekt pro odškodnění zasahuje také v jiných situacích. Není to však mandatorní požadavek unijního práva.

35. Z výše uvedených bodů vyplývá, že první a druhá směrnice rozlišují mezi převážnou většinou situací, kdy „jednotlivec“ uzavřením pojištění musí nést náklady nebezpečí spojeného s „provozem vozidel“, a mezními/zbytkovými situacemi, kdy náklady tohoto nebezpečí nese společnost jako celek⁹, a to v podobě zásahu subjektu pro odškodnění. V rozsahu, v jakém *vůbec neexistuje povinnost sjednat pojištění*, je však základním důsledkem to, že nebezpečí může nakonec nést poškozený z nehody, zejména v situacích, kdy je výše náhrady škody kvůli závažnosti následků nehody značná nebo kdy poškozený nemůže získat odpovídající náhradu kvůli platební neschopnosti osoby, která za nehodu odpovídá.

36. Praktickým výsledkem výše uvedeného je, že uvedená dvě ustanovení jsou neoddělitelně propojena a je třeba je vykládat ve vzájemné souvislosti: čím úžeji je vykládán rozsah povinnosti sjednat pojištění podle čl. 3 odst. 1 první směrnice, tím menší záchranná síť je poskytnuta poškozeným subjektem pro odškodnění podle čl. 1 odst. 4 druhé směrnice¹⁰.

37. V následujících částech podrobněji prozkoumám rozsah povinnosti sjednat pojištění a začnu přehledem existující judikatury ve vztahu ke klíčovému pojmu „provoz vozidel“.

2. Pojem „provoz vozidel“: *Vnuk, Andrade a Torreiro*

38. Věci *Vnuk*¹¹, *Andrade*¹² a *Torreiro*¹³ jsou hlavní případy, které jsou pro pojem „provoz vozidel“ relevantní. Každým z nich se postupně budu zabývat níže a shrnu definici pojmu, která vyplývá z uvedených rozsudků.

a) *Vnuk*

39. V rozsudku ve věci *Vnuk*¹⁴ Soudní dvůr posuzoval, zda pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1) první směrnice zahrnuje manévr traktoru na dvoře statku učiněný za tím účelem, aby valník připojený k uvedenému traktoru vjel do stodoly.

8 – Kromě toho subjekt pro odškodnění musí zasáhnout v jiných konkrétně stanovených situacích. Tak například čl. 1 odst. 4 stanoví, že subjekt musí zakročit také v případech, kdy jde o nezjištěné vozidlo.

9 – V závislosti na přesném systému financování subjektu pro odškodnění to může znamenat větší či menší skupinu (například případ, kdy je subjekt financován prostřednictvím všeobecného zdanění, proti případu, kdy je financován prostřednictvím pojistného jednotlivců).

10 – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2013, *Csonka a další* (C-409/11, EU:C:2013:512). V této věci byl pojistitel v platební neschopnosti. Nicméně vnitrostátní garanční subjekt nebyl povinen zasáhnout, protože povinnost sjednat pojištění byla ve skutečnosti dodržena.

11 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146).

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

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

14 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146).

40. Vzhledem k významným rozdílům mezi jazykovými verzemi, pokud jde o pojem „provoz vozidel“, vzal Soudní dvůr v úvahu celkovou systematiku a účel unijních právních předpisů o povinném pojištění. Odkázal na „dvojí cíle“ ochrany obětí nehod a volného pohybu osob¹⁵. Soudní dvůr dále vysvětlil, že ochrana obětí je cíl, který byl „trvale sledován a posilován“¹⁶. Soudní dvůr zejména ve světle uvedeného cíle konstatoval, že „nelze mít za to, že unijní zákonodárce chtěl z ochrany poskytované těmito směrnici vyloučit osoby poškozené v důsledku nehody způsobené použitím vozidla, je-li toto použití v souladu s jeho obvyklou funkcí“¹⁷.

41. Soudní dvůr proto shledal, že dotčený manévr spadá pod pojem „provoz vozidel“.

b) Andrade

42. Ve věci Andrade¹⁸ se traktor stojící se spuštěným motorem pohánějším čerpadlo za účelem postřiku révy na vinici herbicidy zřítíl z teras a převrátil kvůli půdnímu sesuvu a způsobil smrt pracovnice farmy. Vnitrostátní soud se tázal, zda taková situace spadá pod pojem „provoz vozidel“ podle čl. 3 odst. 1 první směrnice.

43. Soudní dvůr začal tím, že připomenul svá zjištění ve věci Vnuk¹⁹. Dále poznamenal, že traktor měl dvojí funkci: „obvyklé použití jako dopravní prostředky“ a „za určitých okolností jako [stroj]“. V uvedeném případě Soudní dvůr konstatoval, že „[je třeba] určit, zda v okamžiku vzniku nehody [...] bylo toto vozidlo používáno především jako dopravní prostředek, přičemž v takovém případě by toto použití mohlo spadat pod pojem ‚provoz vozidel‘ [...], nebo zda bylo používáno jako stroj, takže v takovém případě dotčené použití nemůže spadat pod tentýž pojem“²⁰.

44. Vzhledem k tomu, že v tomto konkrétním případě byl traktor v okamžiku nehody používán převážně jako stroj, okolnosti případu spadaly mimo pojem „provoz vozidel“.

c) Torreiro

45. Pan Núñez Torreiro se účastnil nočního vojenského cvičení, při kterém se převrhlo vojenské všeterenní kolové vozidlo typu „Anibal“, v němž pan Torreiro jel jako spolucestující. Vozidlo se nepohybovalo na veřejných komunikacích, či dokonce v oblasti určené k provozu kolových vozidel, nýbrž v oblasti vyhrazené pro vojenská cvičení pro pásová vozidla²¹.

46. Soudní dvůr konstatoval, že taková situace spadá pod pojem „provoz vozidel“. V podstatě zopakoval zjištění v rozsudcích ve věci Vnuk²² a ve věci Andrade²³ před tím, než uvedl, že skutečnost, že vozidlo bylo používáno pro vojenské cvičení v oblasti, která nebyla způsobilá k provozu kolových vozidel, nemohla mít žádný účinek na uvedený závěr.

15 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49).

16 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 52, viz také body 50 a 53 až 55).

17 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 56). Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

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

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

20 – Rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 40). Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

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

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

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

d) *Dílčí shrnutí*

47. Na základě výše uvedených věcí je základní pracovní definice pojmu „provozu vozidel“ na první pohled poněkud široká a zahrnuje použití v souladu s obvyklým použitím (jako dopravní prostředek) (Vnuk), bez ohledu na konkrétní místo, kde je vozidlo používáno (Torreiro), ale s vyloučením případů, kdy je vozidlo v době nehody převážně používáno jako něco jiného než dopravní prostředek (Andrade).

48. V následující části se budu zabývat vztahem mezi „provozem vozidel“ a povinností sjednat pojištění a okamžikem, v jakém mohou a měly by být určitelné.

3. „Provoz vozidel“ a povinnost sjednat pojištění: *ex ante* nebo *ex post*?

49. Podle čl. 3 odst. 1 první směrnice se povinnost sjednat pojištění vztahuje na „občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel“.

50. Definice pojmu „provoz vozidel“ ve věcech Vnuk, Andrade a Torreiro se soustředila na činnost vozidla nebo režim, v jakém se nacházelo „v době nehody“: couvání s valníkem, činnost jako stroj, jízda v (ne)vhodném terénu²⁴.

51. Z toho lze dovodit, že pokud už došlo k nehodě, měla by být existence povinnosti sjednat pojištění posuzována s odkazem na konkrétní okolnosti nehody. Jinými slovy otázka, zda existovala povinnost sjednat pojištění, by měla být posuzována po dané události (*ex post facto*).

52. Použijeme-li výše uvedené na projednávanou věc, znamenalo by to, že vzhledem k tomu, že k nehodě došlo při jízdě auta na veřejné komunikaci (tedy při činnosti, která se jeví jako obvyklé použití vozidla), jistě v *tom okamžiku* existovala povinnost sjednat pojištění. To však neposkytuje odpověď na otázku, jestli povinnost sjednat pojištění existovala, když bylo vozidlo zaparkováno na dvoře paní A. Juliana. To je podstatou první otázky předkládajícího soudu a – jak tomu rozumím – klíčem k otázce, zda paní A. Juliana může být v této věci shledána odpovědnou.

53. Kromě toho, přestože souhlasím, že v projednávané věci v době nehody nepopíratelně existovala povinnost sjednat pojištění, nemyslím si, že by trojice rozsudků ve věcech Vnuk, Andrade a Torreiro měla být vykládána tak, že povinnost sjednat pojištění musí být obecně posuzována *ex post facto*.

54. Pojem „provoz vozidel“ a rozsah povinnosti sjednat pojištění musí být možné definovat *ex ante*. Je tomu tak zjevně z důvodu právní jistoty. Vozidla nemohou podléhat obecné povinnosti sjednat pojištění a zase jí uniknout v závislosti na činnosti, kterou náhodou provádějí, nebo na režimu, v jakém se nacházejí, v daný čas. Existence povinnosti nemůže jednoduše záviset na zpětném odůvodnění založeném na okolnostech nehody.

55. V rozsudcích ve věcech Vnuk, Andrade a Torreiro vzal Soudní dvůr v úvahu činnost vozidla v daném čase, protože to bylo nezbytné pro určení *odpovědnosti* vnitrostátním soudem. Mělo by být zdůrazněno, že ve všech těchto případech byla vozidla zúčastněná na nehodách pojištěna²⁵. Rozumím, že skutečnost, že existovala obecná povinnost sjednat pojištění, nebyla sporná. Relevantní otázkou, kterou vnitrostátní soudy musely v uvedených věcech rozhodnout, bylo spíše, zda nehody spadaly *do působnosti pojistné smlouvy*, a tedy zda pojišťovny byly povinny zaplatit vzhledem k tomu, že všechny strany rozporovaly svou odpovědnost na základě toho, že nehody samotné za konkrétních okolností nehody nezahrnovaly „provoz vozidel“.

24 – Rozsudek ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 40). Viz také rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59), a ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 32).

25 – Rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 19), ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 12), a ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 11).

56. Naproti tomu v projednávané věci je otázka zcela odlišná, abstraktnější a obecnější: vzniká povinnost sjednat pojištění *obecně* na základě způsobu použití vozidla v dotčeném případě?

57. Například jízda autem každý den do práce a z práce jasně spadá pod pojem „provoz vozidel“. Existuje povinnost sjednat pojištění občanskoprávní odpovědnosti. Končí technicky tato povinnost, když je auto večer zaparkováno v (soukromé) garáži a má vypnutý motor, jen aby se znovu obnovila následující ráno, když je otočeno klíčem v zapalování a auto je opět řízeno na veřejné komunikaci?

58. Myslím si, že jistě ne. Činnost, pro kterou je vozidlo užíváno nebo způsob jeho užívání se v konkrétním okamžiku mění. Nemůže tomu tak být v případě obecné povinnosti sjednat pojištění, která *vyžaduje jasný začátek a konec* v čase a určitý logický stupeň kontinuity a předvídatelnosti.

59. Lze si představit, že mezi těmito dvěma časovými body může být vozidlo používáno způsobem, který nepředstavuje „provoz“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice. Tak tomu skutečně bylo ve věci Andrade. *Obecně* je pravděpodobné, že traktor v uvedené věci byl používán způsobem, který spadal pod pojem „provoz vozidel“, a byl pojištěný. V *konkrétním* okamžiku nehody však byl traktor používán jako stroj, což nebyl „provoz vozidel“. Přesto nebyla povinnost sjednat pojištění během těchto minut či hodin, kdy byl traktor používán jako stroj, teoreticky pozastavena.

60. Z toho vyplývá, že zatímco je pojem *provoz vozidel* centrální pro definování rozsahu *povinnosti sjednat pojištění*, tyto dva pojmy nejsou totožné. Maje na paměti tyto odlišnosti, zabývám se v dalších částech podrobněji pojmem „provoz vozidel“ a bodem začátku a konce povinnosti sjednat pojištění.

4. Definice pojmu „provoz vozidel“

61. Vzhledem k tomu, že pojem „provoz vozidel“ zahrnuje pojem „vozidlo“, jehož samostatnou definici lze nalézt v první směrnici, nejdříve přezkoumám pojem „vozidlo“ (a) a dále budu pokračovat pojmem „provoz“ (vozidel) v jeho různých souvislostech (b).

a) Vozidlo

62. Definice „vozidla“ podle čl. 1 odst. 1 první směrnice je omezena na motorová vozidla „určená k pohybu“.

63. Dle mého názoru je jasné, že výraz „určené“ v této souvislosti nemůže odkazovat na subjektivní, individuální záměr vlastníka nebo kohokoli jiného, kdo má kontrolu nad vozidlem. Neodkazuje ani na to, co se s vozidlem v jakýkoliv konkrétní okamžik děje.

64. Slova „určené k pohybu“ v definici pojmu „vozidlo“ musí spíše logicky odkazovat na *objektivní účel* vozidla. Tato skutečnost je podpořena jinými jazykovými verzemi směrnice, které používají spíše neutrální slovník²⁶. Kromě toho souhlasím s Komisí, že by závislost definice vozidla na subjektivním úmyslu jeho vlastníka v určitém časovém okamžiku vedla k netolerovatelné právní nejistotě. Nakonec uvedený výklad potvrzuje i rozsudek Soudního dvora ve věci Vnuk, kde Soudní dvůr konstatoval, že definice pojmu „vozidlo“ je závislá na způsobu, jakým je nebo „*může být*“ použito²⁷.

26 – Například v češtině „určené k“, v nizozemštině „bestemt“, ve francouzštině „destiné à“, v němčině „bestimmt“, v italštině „destinato a“, ve španělštině „destinado a“, nebo v portugalštině „destinado a“.

27 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 38).

65. Proto a na rozdíl od názorů přednesených zejména Irskem v jeho písemných vyjádřeních skutečnost, že vlastník nepoužívá vozidlo v daný okamžik k pohybu (a nemá v úmyslu jej takto používat), nebrání tomu, aby se jednalo o „vozidlo“ ve smyslu první směrnice, ve vztahu k němuž může existovat povinnost sjednat pojištění. Pojem „vozidlo“ musí být naopak objektivní a „stálý“ (ve smyslu trvající po přiměřenou dobu).

b) Provoz

66. „Provoz vozidel“ podle čl. 3 odst. 1 první směrnice představuje autonomní pojem unijního práva, který musí být vykládán ve světle souvislosti uvedeného ustanovení a cílů sledovaných předpisy, jejichž je součástí²⁸.

67. Jak dříve uvedl Soudní dvůr²⁹, „provoz vozidel“ je v různých oficiálních jazykových verzích překládán poněkud různými způsoby. To podtrhuje potřebu vykládat pojem ve světle „dvojitých cílů, a sice cíle ochrany obětí nehod způsobených motorovým vozidlem a cíle liberalizace pohybu osob a zboží“³⁰. V tomto ohledu Soudní dvůr kromě toho zdůraznil v průběhu let následujících po přijetí první směrnice zvyšující se silnou ochranu poskytovanou obětem nehod způsobených vozidly³¹.

68. Výše uvedené úvahy vedly Soudní dvůr k tomu, že ve své judikatuře přijal široký výklad pojmu „provoz vozidla“, který se „vztahuje na jakékoliv použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci“³².

69. V tomto ohledu bych doplnil následující poznámky, týkající se územního a věcného rozsahu uvedené definice.

i) Územní rozsah pojmu „provoz vozidel“

70. Pojem „provoz vozidel“ není omezen na používání na určitém místě nebo v určitém terénu či na určitém území. Pod tento pojem „spadají nejen případy silničního provozu, tj. provoz na veřejných komunikacích“³³. Irsko a vláda Spojené království argumentovaly ve svých písemných vyjádřeních ve prospěch takového přístupu k pojmu „provoz vozidel“ a povinné povinnosti sjednat pojištění, který rozlišuje mezi použitím na veřejných komunikacích a jinde.

71. Přestože byl pro toto rozlišení poskytnut určitý kontextuální základ, je podle mého názoru poněkud skromný³⁴. Existuje naproti tomu dostatečná textová podpora pro široký výklad územního rozsahu pojmu „provoz vozidel“ a povinnosti sjednat pojištění. V tomto ohledu poskytuje článek 1 první směrnice základní definici „území, na němž má vozidlo obvyklé stanoviště“ jakožto „území státu, jehož poznávací značka vozidlo má“. První směrnice opakovaně a obecně odkazuje na „území [jiného]

28 – Rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, body 41 a 42), ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 31), a ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 24).

29 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, body 43 až 45).

30 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49).

31 – Rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 52).

32 – Rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59), ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 34), a ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 28).

33 – Rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 28).

34 – Irsko v tomto ohledu cituje čl. 12 odst. 3) a čl. 23 odst. 5) směrnice 2009/103/ES, která kodifikovala směrnice o pojištění motorových vozidel, které zmiňují nebezpečí pro „nemotorizované uživatele pozemních komunikací“ a „dopravní nehody“ [směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 2009, L 263, s. 11)]. Ve vztahu k čl. 12 odst. 3) uvádím, že článek 12 je nadepsán „Zvláštní kategorie poškozených“. Článek 12 odst. 1) odkazuje na pojištění ve vztahu k újmě cestujících ve vozidle, bez jakéhokoliv odkazu na „pozemní komunikace“. Pokud by tak významné omezení bylo zamýšleno v čl. 12 odst. 3), objevilo by se logicky též v čl. 12 odst. 1). Článek 23 odst. 5) se týká logistiky náhrady (informačních středisek) a neměl by proto být použit k výkladu významných omezení rozsahu samotné povinnosti sjednat pojištění. Kromě toho v první ani ve druhé směrnici nejsou žádná ustanovení srovnatelná s čl. 12 odst. 3) a čl. 23 odst. 5).

členského státu“ a na „motorová vozidla [...], která se pohybují na území Společenství“. Není činěn žádný výslovný rozdíl mezi (i) veřejnými a soukromými pozemky nebo mezi (ii) oblastmi, které jsou určeny pro jízdu motorových vozidel, a těmi, které nejsou, navzdory skutečnosti, že směrnice se poměrně rozsáhle zabývá/zabývají svou územní působností.

72. Kromě toho by takový rozdíl mohl z povinnosti sjednat pojištění podle čl. 3 odst. 1 první směrnice potenciálně vyloučit mnoho situací zahrnujících motorová vozidla představující velké riziko způsobit nehodu. To by mělo za následek nebezpečí vážného ohrožení jednoho z hlavních účelů první směrnice uvedených výše, totiž ochrany obětí nehod způsobených motorovými vozidly³⁵. V tomto ohledu je možné, že ve světle struktur vlastnictví pozemků a majetkového práva v některých členských státech mohou jednotlivci rozsáhle používat vozidla na soukromých pozemcích. Nicméně možnost, že uvedená vozidla *nikdy* nebudou jezdit na veřejných komunikacích mimo uvedené soukromé pozemky a že *žádné* třetí osoby nikdy do uvedených oblastí nevstoupí, takže prostě neexistuje žádné nebezpečí nehody, se zdá být poněkud nepravděpodobným a nerealistickým scénářem. Nemyslím, že je to scénář, který odůvodňuje snahu vykládat pojem „provoz vozidel“ omezujícím způsobem bez pevného textového základu pro takový postup, a jde proti logice a účelu dotčeného legislativního nástroje.

73. Na tomto základě zejména neshledávám žádný důvod pro přehodnocení jasných závěrů Soudního dvora ve výše citované judikatuře a omezení pojmu „provoz vozidel“ na použití na určitých místech.

ii) Věcný rozsah pojmu „provoz vozidel“

74. Jak bylo uvedeno výše, „provoz vozidel“ se „vztahuje i na jakékoli použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci“³⁶. Podle mého názoru je „obvyklou funkcí“ vozidla „pohyb“, jinými slovy přemístit se z místa A do místa B³⁷, za jakýmkoliv účelem. To už celkem jasně vyplývá z definice pojmu „vozidla“ obsažené v čl. 1 odst. 1 první směrnice.

75. V tomto ohledu je pravda, že Soudní dvůr uvedl, zejména v rozsudku ve věci Andrade, že „doprava“ je obvyklou funkcí vozidla. Nedomnívám se však, že Soudní dvůr použitím uvedeného pojmu zamýšlel odkázat na konkrétní funkci „dopravy“, jinou a logicky užší než „pohyb“³⁸. Spíše se mi zdá, že Soudní dvůr chtěl rozlišit mezi použitím jako stroj a obvyklou funkcí vozidla. Podle mého názoru a ve světle čl. 1 odst. 1 první směrnice je „obvyklá funkce“ vozidla přesněji definována jako „pohyb“.

76. Přitom pokud se vozidlo nepohybuje, *neznamená* to, že cokoliv dělá, obecně spadá *mimo* pojem „provoz vozidel“. Z judikatury Soudního dvora spíše vyplývá, že jakékoliv použití vozidla, které „odpovídá“ jeho obvyklé funkci, spadá do rozsahu pojmu „provoz vozidel“. To by v zásadě zahrnovalo situace, kdy vozidlo po nějakou dobu stojí, bez ohledu na záměr vlastníka s ním později pohybovat nebo nepohybovat.

35 – Viz výše bod 67. V rozsahu, v jakém se Irsko a vláda Spojeného království odvolávají na cíle první a druhé směrnice v podobě volného pohybu, uvádím, že Soudní dvůr jasně odkazuje, například ve věci Vnuk, na „dvojitý cíle“ směrnice a skutečně dává větší důraz na účel zvýšené ochrany obětí [rozsudek ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 49 a násl.)].

36 – Rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59), ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 34), a ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 28).

37 – Je tedy vyloučen *Holtzmanův efekt* z knihy Duna Franka Herberta (poprvé vydalo nakladatelství Chilton Books, Philadelphia, v roce 1965), *slavně* umožňující skládání prostoru a času, a tím umožňující „cestování bez pohybu“. Lze nicméně bezpečně předpokládat, že pokud by někdy byl *Holtzmanův efekt* vůbec uveden do praxe, byl by používán pro jiné druhy „vozidel“ než ta „určen[á] k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené“ ve smyslu čl. 1 odst. 1 první směrnice.

38 – Lze argumentovat, že kdykoliv se vozidlo přemísťuje, je v pohybu. Účelem tohoto pohybu ale nemusí být vždy přeprava věcí nebo osob. K obdobné diskusi viz např. rozsudek ze dne 28. července 2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, body 28 až 36), týkající se otázky, zda poskytování služeb v podobě letového výcviku představuje, či nepředstavuje přepravu osob, nebo rozsudek ze dne 5. července 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, body 81 až 88), v souvislosti s technickými přelety, kdy se letadlo přemísťuje mezi dvěma letišti, aniž by byli přepravováni cestující, náklady či pošta. V obou uvedených věcech šlo o pohyb, ale pravděpodobně ne o přepravu (samozřejmě ledaže by bylo tvrzeno, že pouhá skutečnost, že se vozidlo přemísťuje z bodu A do bodu B, naplňuje definici *dopravy vozidla*).

77. Navážeme-li na již výše uvedený příklad (v bodě 57), je-li auto přes noc zaparkováno a vlastník nemá v úmyslu jej až do rána používat, takový nehybný stav zcela odpovídá jeho obvyklému používání. Lze si představit, že další ráno si vlastník místo řízení svého auta impulzivně vezme taxi na letiště a stráví týden lyžováním. Během své dovolené si bohužel zlomí nohu a dostane na měsíc sádru. V době své pracovní neschopnosti se rozhodne své auto prodat a skutečně už ho nikdy nepoužije.

78. Poté, co přijel domů z práce poslední noc před odjezdem na dovolenou, tedy vlastník prakticky už se svým autem nejezdil. Zanikl v jakémkoli okamžiku během těchto událostí „*provoz vozidla*“ nebo *povinnost sjednat pojištění*, a pokud ano, tak kdy? Když naposledy vypnul motor? Když odjel na dovolenou? Když si zlomil nohu a skutečně nebyl schopen řídit? Když se rozhodl auto prodat? Nebo v nějaký jiný okamžik?

79. Podle mého názoru bez ohledu na všechny uvedené (nešťastné) události stále existovala povinnost, aby auto bylo pojištěné. Je pravda, že *ex post facto* mohou existovat zvláštní způsoby, jakými je vozidlo v daném čase používáno, o kterých lze říct, že spadají mimo pojem „*provoz vozidel*“ a případně vylučují odpovědnost za související nehodu. Tato skutečnost byla potvrzena rozsudkem ve věci *Andrade*³⁹.

80. Avšak označení takových zvláštních situací za „*neprovozování*“ po události (*ex post facto*) nevyklučuje širší a obecnou povinnost sjednat pojištění (*ex ante*). Spíše mám za to, že opak je ve skutečnosti pravdou: je-li vozidlo určené k pohybu po souši a může-li se skutečně po souši pohybovat, vzniká obvykle obecná povinnost takové vozidlo pojistit podle čl. 3 odst. 1 první směrnice. To neznamená, že během doby pokryté povinností sjednat pojištění nedojde ke *zvláštním případům*, kdy vzhledem ke konkrétnímu způsobu použití právě v okamžiku, kdy došlo k nehodě, *nebude dána odpovědnost* podle pojistné smlouvy vozidla.

81. V každém případě musí být možné *ex ante* určit, zda skutečně existuje souvislost s „*provozem vozidel*“, která způsobí vznik povinnosti sjednat pojištění s *jasným a objektivně určitelným začátkem a koncem, která však mezi těmito dvěma okamžiky trvá*. Ani pouhá skutečnost, že vozidlo prakticky stojí, ani záměry vlastníka nebo držitele s vozidlem nejezdit (zvláště v případě, kdy nebyly podniknuty žádné formální kroky, aby tyto záměry byly sděleny veřejným orgánům a aby vozidlo bylo oficiálně vyřazeno z provozu) nemohou být použity k určení existence takové souvislosti a k jasnému a objektivnímu určení okamžiků počátku a konce.

82. Shrnu-li to, myslím si, že výchozím bodem ke stanovení kontextu pojmu „*provoz vozidel*“ pro účely určení existence povinnosti sjednat pojištění by měla být skutečnost, že *vozidlo je určené k pohybu po souši a může se po souši skutečně pohybovat*. K otázce, jak přesně v praxi určit okamžik počátku a konce povinnosti sjednat pojištění, se vracím níže. Než tak ale učiním, budu se zabývat některými obavami vyjádřenými ve vztahu k údajně příliš širokému výkladu pojmu „*provoz vozidel*“ a povinnosti sjednat pojištění.

iii) Námitky proti širokému výkladu pojmu „provoz vozidel“ a povinnosti sjednat pojištění

83. Zprvce Irsko zejména tvrdí, že by široký výklad pojmu „*provoz vozidel*“ a povinnosti sjednat pojištění vedl k nezamýšleným a nepřijatelným důsledkům. Zejména by nedůvodně ukládal požadavek povinného pojištění „*velkému počtu lidí*“, kteří „*nepoužívají*“ svá vozidla (k pohybu na veřejných komunikacích), což nenaplnuje žádné cíle první směrnice.

84. S tím nesouhlasím.

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

85. Tvrzeními Irsko, týkajícími se případného rozdílu mezi řízením vozidla na soukromých pozemcích a jízdou na veřejných komunikacích, jsem se už zabýval výše⁴⁰. Pokud jde o možné případy příliš širokého výkladu povinnosti sjednat pojištění, které by se dotkly velkého počtu lidí a vedly k nezamýšleným a nepřijatelným důsledkům, argumenty Irsko dosud nebyly zcela prozkoumány.

86. V každém případě jak Soudní dvůr již uvedl, jedním z dvojích cílů směrnice je ochrana poškozených. Uložení širokého požadavku povinného pojištění k tomuto cíli přispívá. Alternativou je, že přinejmenším v případech platební neschopnosti osoby odpovědné za nehodu mohou poškození z nehod způsobených nepojištěnými vozidly dopadnout tak, že nezískají žádné odškodnění. V první směrnici ani jinde neshledávám nic, co podporuje myšlenku, že normotvůrce měl v úmyslu, aby náklady nebezpečí byly standardně rozloženy tímto způsobem. Naopak článek 4 první směrnice zahrnuje výslovné odchylky umožňující v konkrétních případech určených členskými státy přesunout náklady nebezpečí na subjekty pro odškodnění⁴¹.

87. Dodal bych, že přinejmenším do určité míry se užší výklad pojmu „provoz vozidel“ a povinnosti sjednat pojištění, v jehož prospěch argumentovaly zejména Irsko a vláda Spojeného království, zdá být založen na myšlence, že konkrétní skutkové okolnosti některých situací zahrnují velmi významné snížené riziko nehody. Z toho proto vyplývá, že v těchto situacích není povinné pojištění třeba. Irsko odkazuje například na vozidla, která jsou dočasně držena ve skladovacích prostorách na soukromém pozemku nebo vystavena prodejcem.

88. Souhlasím, že v takových případech nepředstavuje vozidlo stejné nebezpečí jako vozidlo jezdící každodenně po dálnici. Nicméně je možné, že auto pojedje například při převozu přes dvůr prodejce a nebezpečí tak stále existuje, přestože je sniženo. Nevím, jak lze soudním výkladem pojmu „provoz“ ve směrnici o pojištění motorových vozidel dovodit určitý práh nebezpečí⁴², a dospět tak k závěru, že neexistuje povinnost sjednat pojištění. Podle mého názoru se s takovými rozdíly jistě lépe a vhodněji vypořádá pojišťovnictví motorových vozidel, nebo – je-li to nutné a v rozsahu, v jakém je to nutné – veřejnoprávní úprava trhu pojištění motorových vozidel. Například chápu, že v některých členských státech je povinnost sjednat pojištění extrémně široká, ale v případech, kdy vozidlo prakticky nejezdí, je pojistné v důsledku toho velmi nízké. Pojišťovny mohou také účtovat jiné pojistné na základě ujetých kilometrů nebo použít jiné prostředky umožňující rozumnou diferenciaci pojistného, která odpovídá rozsahu „provozu“ a typu případného souvisejícího nebezpečí.

89. V souhrnu lze konstatovat, že skutečnost, že vozidlo může obecně po (delší) období stát, a v důsledku toho může být nebezpečí minimální, je na systémové úrovni snad dobrým důvodem pro diferenciaci pojistného, ale ne pro úplné vyloučení povinnosti sjednat pojištění. Je tomu tak zejména proto, že, jak bylo již uvedeno výše, skutečnost, že neexistovala povinnost sjednat pojištění, v zásadě znamená, že nebude existovat ani žádná záchranná síť pro odškodnění⁴³.

90. Z druhé strany Irsko rovněž tvrdí, že příliš široký výklad pojmu „provoz vozidel“ a povinnosti sjednat pojištění by zbavil pojem „provoz“ jakéhokoli významu a tuto povinnost by podmínil pouze vlastnictvím.

91. Tuto obavu považuji za nepodloženou.

40 – Body 70 až 73 tohoto stanoviska.

41 – Viz také výše bod 35 tohoto stanoviska.

42 – Například když vozidlo jezdí velmi zřídka nebo jen na omezenou vzdálenost.

43 – Body 34 až 36 tohoto stanoviska výše.

92. Jak bylo ukázáno v rozsudku ve věci Andrade⁴⁴, pojem „provoz vozidel“ má meze. Navíc zatímco povinnost sjednat pojištění nemůže být podmíněna přechodnými nebo subjektivními okolnostmi, neznamená to, že je podmíněna pouze vlastnictvím. Povinnost má rovněž meze v čase – začátek a konec. Právě k určení těchto mezí se nyní obrátím.

5. Bod začátku a konce povinnosti sjednat pojištění

i) Registrovaná a neregistrovaná vozidla

93. Pokud jde o „bod začátku a konce“, je podle mého názoru objektivním klíčovým faktorem, který má být vzat v úvahu při určení, zda existuje obecná souvislost s „provozem vozidel“, která způsobí vznik povinnosti sjednat pojištění ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice, *registre* vozidla v členském státu.

94. V tomto ohledu lze rozlišit dva scénáře.

95. Zaprvé vozidlo je a zůstává registrováno v členském státě. Dokud je vozidlo registrováno a nebyla přijata žádná oficiální opatření k pozastavení nebo ukončení této registrace, je třeba vycházet z toho, že existuje obecná souvislost s „provozem vozidel“ ve smyslu čl. 3 odst. 1 první směrnice, která zakládá povinnost sjednat pojištění. Registrace vozidla je v souladu s jeho obvyklým použitím pro pohyb (a ve většině případů pro něj nezbytná).

96. To automaticky *neznamená*, že cokoliv, co se s vozidlem v praxi děje po registraci, představuje „provoz“ pro účely určení *odpovědnosti* ve vztahu k určité události nebo rozsahu pojistné smlouvy. Ačkoli judikatura potvrzuje, že pojem „provoz“ je extrémně široký, má své meze⁴⁵.

97. Zadruhé existují situace, kdy vozidlo není registrováno v členském státu, protože ještě zaregistrováno nebylo, protože už není zaregistrováno nebo protože registrace byla pozastavena.

98. Skutečnost, že vozidlo spadá do tohoto druhého scénáře, nutně neznamená, že vozidlo už automaticky nepodléhá povinnosti sjednat pojištění podle čl. 3 odst. 1 první směrnice. Absence registrace skutečně není nutně *rozporu* s obvyklým použitím vozidla k pohybu. Nebo jinak řečeno vozidla mohou být vhodná a ve skutečnosti užívána pro pohyb po souši, aniž by byla registrována. Toto užívání může být, za podmínek stanovených vnitrostátním právem, buď legální, nebo nelegální v případě, že by vozidla měla být podle příslušných vnitrostátních pravidel registrována, ale nejsou. V každé z těchto dvou situací mohou taková vozidla způsobit nehodu.

99. Nic v první směrnici nenasvědčuje tomu, že záměrem normotvůrce bylo, že by nebezpečí v takových situacích měli v zásadě nést subjekt pro odškodnění, nebo dokonce poškození. Obecněji v první směrnici není nic, co by nasvědčovalo tomu, že se pojem „provoz vozidel“ omezuje na provoz *registrovaných* vozidel. Celkový systém první směrnice, zejména čl. 1 odst. 4, první a druhá odrážka a čl. 3 odst. 1, spíše naznačuje povinnost zajistit, aby občanskoprávní odpovědnost ve vztahu k provozu vozidel na území členského státu byla kryta pojištěním také v případech, kdy vozidla nejsou zaregistrována.

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

45 – Jak je doloženo rozsudkem ve věci Andrade a podrobněji diskutováno výše v bodech 74 až 82 tohoto stanoviska.

100. Nicméně v některých případech může dojít k (dočasnému) odhlášení nebo pozastavení registrace, což fakticky vyžaduje, aby se vozidlo nepohybovalo po souši ani na krátkých vzdálenostech (například tím, že takové použití vozidla je trestným činem). Chápu, že podobný systém existuje v členských státech například během zimních měsíců v případě vozidel, kterými se jezdí pouze v obdobích, kdy je dobré počasí. Mám za to, že za takových okolností je „provoz vozidla“ jasně a objektivně vyloučen v rozsahu, v jakém ukončuje „*ex ante*“ povinnost sjednat pojištění⁴⁶.

101. To ponechává otevřenou otázku, zda a pokud ano, tak za jakých jiných podmínek může vozidlo, které *není* registrováno (nebo ve vztahu k němuž byla registrace pozastavena), případně spadnout mimo povinnost sjednat pojištění.

ii) Neregistrovaná vozidla spadající mimo povinnost sjednat pojištění

102. Rozumím, že vozidlo zúčastněné na nehodě projednávané v původní věci bylo registrováno. Portugalská vláda při jednání potvrdila, že dotčené vozidlo mělo poznávací značky a stále podléhalo silniční dani. Proto se tímto bodem nebudu zabývat podrobně.

103. Otázka, kdy povinnost sjednat pojištění obecně začíná a kdy končí, však byla rozsáhle diskutována při ústním jednání. Všeobecně byly zmíněny tři situace: a) nová vozidla, která zatím nebyla registrována, ale jsou jasně způsobilá k jízdě (například vozidla převážená z továren nebo stojící na dvorech prodejce), b) jiná vozidla, která již nejsou registrována nebo jejichž registrace byla pozastavena a která jsou způsobilá k jízdě, ale *de facto* nejezdí (například vozidla umístěná v muzeu)⁴⁷, c) vozidla, která nejsou registrována a jsou nějakým způsobem „nezpůsobilá“, například proto, že byly odmontovány díly (kola, baterie a tak dále).

104. Pokud jde o situace a) a b), existuje podle mého názoru několik dobrých důvodů, proč by Soudní dvůr, zabývá-li se takovými případy, neměl začínat s tím, že výkladem dovodí propracovaná (a potenciálně poměrně složitá) omezení pojmu „provoz vozidel“ podle první směrnice, například na základě toho, že často nejezdí nebo že je nepravděpodobné, že jezdí budou.

105. Zaprvé tato omezení zkrátka nemají žádný jasný základ v textu směrnice. Soudní dvůr by si je musel fakticky vymyslet. Těžko by se prosazovala vedle předchozí judikatury, která poskytla široký výklad pojmu „provoz vozidel“⁴⁸.

106. Zadruhé v rozsahu, v jakém taková vozidla jezdí (například přes dvůr prodejce), mohou potenciálně způsobit nehodu. Pokud by neexistovala povinnost sjednat pojištění, poškozený by riskoval, že nebude mít žádnou „záchrannou síť“ v podobě odškodnění⁴⁹. Takový přístup by navíc opět při scénáři podle písmene b) učinil povinnost sjednat pojištění závislou na konkrétních skutkových okolnostech a úmyslech jednotlivců, a to na úkor právní jistoty⁵⁰.

46 – Zdůrazňuji, že to neznamená, že *nemůže dojít* k žádnému použití vozidla. Vozidlo může být samozřejmě ukradeno nebo řízeno ilegálně. Za takových okolností by však vozidlo bylo řízeno *v rozporu* s povinností sjednat pojištění (výjimečně) určenou *ex post*, a tím by byla zachována záchranná síť pro poškozené poskytovaná fondem pro odškodnění.

47 – Kromě situací uvedených výše v bodě 100.

48 – Bod 47 tohoto stanoviska výše.

49 – Bod 35 tohoto stanoviska výše.

50 – Bod 62 tohoto stanoviska výše.

107. Zatřetí a co je možná nejdůležitější, v první směrnici existuje jasný právní základ – článek 4 – pro odchylky z povinnosti sjednat pojištění ve vztahu k určitým *osobám* nebo *určitým vozidlům* (nebo určitým vozidlům, která mají zvláštní poznávací značky)⁵¹. Jsou-li tyto odchylky použity, pak totéž ustanovení také výslovně stanoví, že členské státy musí poskytnout záchrannou síť pro případné poškozené tím, že zajistí, aby byla vyplacena náhrada ve vztahu k jakékoli věcné škodě nebo škodě na zdraví způsobené těmito výslovně vyloučenými typy vozidel.

108. Za těchto okolností lze stěžít nalézt odůvodnění pro poskytnutí komplexního (dokonce složitého) soudního výkladu pojmu „provoz vozidel“ a tím možné vystavení poškozených nebezpečí, že nebudou (v plném rozsahu) odškodněni, za účelem řešení určitých okolností, které by mohly být perfektně vyřešeny použitím odchylek podle článku 4. Metaforicky řečeno, je-li jedním z uvedených cílů poskytnutí záchranné sítě, pak mi dává regulační smysl, aby byla rozhozena silná a hustá síť a pak, bude-li to potřeba, byly vypuštěny (vyňaty) nesprávné ryby, než aby byla rozhozena síť plná děr, a pak jsme se divili, jak některé ryby uplavaly.

109. Pokud jde o scénář pod písmenem c), v praxi existují nekonečné způsoby, jak způsobit, že je vozidlo „nezpůsobivé k jízdě“, od vytažení klíče po vyjmutí baterie, kol a tak dále. V určitém okamžiku lze dokonce říci, že neexistuje ani „vozidlo“, nemluvě o „provozu vozidla“. Proto například vyjmutí motoru znamená, že vozidlo už technicky není „motorové“ ve smyslu čl. 1 odst. 1 první směrnice.

110. Podle mého názoru je nicméně skutečnost, zda vozidlo je či není natolik nezpůsobivé k jízdě, aby bylo možné uzavřít, že neexistuje „vozidlo“ ve smyslu první směrnice nebo že nemůže být „provozováno“, především otázkou důkazů. Ačkoli je bezpochyby možná nějaká abstraktní úvaha na toto téma, nemyslím si, že by zabývání se touto otázkou bylo v projednávané věci nezbytné. Nakonec není pochyb o skutečnosti, že auto bylo jasně pojízdné a skutečně jezdilo.

6. Použití na projednávanou věc

111. Na základě skutečností předložených předkládajícím soudem je podle mého názoru jasné, že povinnost sjednat pojištění nemůže zaniknout v důsledku toho, že plně funkční auto, které – jak bylo při jednání potvrzeno portugalskou vládou – stále podléhalo silniční dani v rozhodné době v původním řízení, mělo poznávací značky a ve vztahu k němu nebyly podniknuty žádné formální kroky, aby bylo oficiálně vyřazeno z provozu, bylo zaparkováno na dvoře. Je tomu tak bez ohledu na subjektivní úmysl vlastníka, pokud tento úmysl nebyl nijak oficiálně sdělen veřejným orgánům.

112. Jak bylo uvedeno výše v bodech 94 až 100, už skutečnost, že nebyly podniknuty administrativní formální kroky, aby bylo auto vyřazeno z provozu, je podle mého názoru rozhodující pro potvrzení, že existuje obecná souvislost s „provozem vozidla“. Přesné umístění auta, jeho fyzický stav, skutečnost, že s ním vlastník nejezdil (ze zdravotních důvodů), a subjektivní úmysly vlastníka ve vztahu k vozidlu nemohou tento závěr změnit.

113. Toto je *obecná* odpověď na první otázku položenou předkládajícím soudem. To však neznamená, že obecná odpověď musí být také použitelná na *konkrétní* případ paní A. Juliana. V tomto ohledu stojí za zdůraznění dva body.

114. Zprvce první směrnice ukládá Portugalské republice povinnost zajistit, aby vozidla byla pojištěna. Zda tato povinnost byla členským státem splněna, a pokud ano, *komu* je povinnost sjednat pojištění uložena, jsou otázky vnitrostátního práva, které musí určit předkládající soud.

51 – Tyto odchylky se do velké míry liší v jednotlivých členských státech. V době přednesu tohoto stanoviska je dostupný seznam na webových stránkách Evropské komise https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en.

115. Zadruhé, i kdyby vnitrostátní právo mělo v některé fázi stanovit vlastníkově povinnost pojistit své auto, rád bych připomenul dvě skutečnosti, které mohou být pro předkládající soud relevantní. Podle ustálené judikatury Soudního dvora se členské státy (včetně odnoží států⁵²) nemohou dovolávat přímo ustanovení směrnice vůči jednotlivcům ani v případech, kdy tato ustanovení mohou mít přímý účinek (neexistence „vertikálního sestupného“ přímého účinku)⁵³. Dále pak se členský stát nemůže za účelem konformního výkladu vnitrostátního práva dovolávat ustanovení směrnice, která nebyla řádně provedena, do té míry, že by to mělo za následek uložení povinností jednotlivci⁵⁴.

116. Tyto zásady unijního práva jsou obzvláště významné v situacích, kdy lze říct, že vnitrostátní právní předpisy, které měly provést příslušnou směrnicí o pojištění motorových vozidel, jsou nejasné nebo rozporné. To zahrnuje i protichůdná rozhodnutí vnitrostátních soudů o relevantních právních otázkách. V tomto ohledu je na vnitrostátním soudu, aby posoudil a vyvodil přiměřené důsledky s ohledem na skutečnosti konkrétního případu.

7. Závěry k první otázce

117. Ve světle výše uvedeného navrhuji, aby byla první otázka předkládajícího soudu zodpovězena následovně:

Článek 3 první směrnice (platné v den nehody) musí být vykládán v tom smyslu, že se povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel vztahuje i na takové situace, v nichž je z rozhodnutí svého vlastníka vozidlo znehybněno na soukromém dvoře mimo veřejnou komunikaci, ale nebyly učiněny žádné administrativní formální kroky, aby bylo vozidlo oficiálně odhlášeno. Je na členských státech, aby ve vnitrostátním právu určily, kdo je povinen za těchto okolností sjednat pojištění vozidla.

C. Druhá otázka

118. Svou druhou otázkou se vnitrostátní soud táže, zda čl. 1 odst. 4 druhé směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že Fond má právo převzetí nároku vůči vlastníku vozidla, i když vlastník za nehodu neodpovídá. Předkládající soud se také táže, zda převzetí nároku vůči vlastníkově vozidla závisí na tom, zda jsou splněny předpoklady občanskoprávní odpovědnosti (a zvláště zda je relevantní skutečnost, že vlastník neměl v okamžiku nehody kontrolu nad vozidlem).

119. Článek 1 odst. 4 druhé směrnice dává členským státům *právo* stanovit převzetí nároku vůči osobě „odpovědné za nehodu“. Toto ustanovení nicméně dále stanoví, že v rozsahu, v jakém členské státy toto právo využijí, nesmí subjektu pro odškodnění dovolit vázat vyplacení náhrady škody na to, aby poškozený nějakou formou prokázal, že „odpovědná osoba“ není schopna nebo odmítá zaplatit náhradu škody.

120. Možnost převzetí nároku (a jeho podmínky) musí být proto stanoveny vnitrostátním právem. To zahrnuje definování pojmů osoby, „která je za škodu odpovědná“ nebo „odpovědná“ ve vnitrostátním občanském právu⁵⁵. Žádná ze stran, které předložily svá vyjádření, tento výklad nerozporovala.

52 – Rozsudky ze dne 12. července 1990, Foster a další (C-188/89, EU:C:1990:313, bod 18), a ze dne 10. října 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, body 33 až 35).

53 – Rozsudek ze dne 8. října 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431).

54 – Rozsudky ze dne 26. září 1996, Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363, bod 42), a ze dne 5. července 2007, Kofoed (C-321/05, EU:C:2007:408, bod 45).

55 – Rozsudek ze dne 23. října 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, bod 29).

121. Z toho vyplývá, že v rozsahu, v jakém se předkládající soud táže, zda čl. 1 odst. 4 druhé směrnice *musí* být vykládán v tom smyslu, že poskytuje právo na převzetí nároku, je odpověď záporná. Článek 1 odst. 4 pouze nabízí *možnost*, aby tak členské státy učinily.

122. Pokud jde o podmínky výkonu práva převzetí nároku, v předkládacím rozhodnutí je podle mého názoru určitá nejednoznačnost ohledně toho, jaký základ „odpovědnosti“ je diskutován: odpovědnost *za samotnou nehodu*, nebo odpovědnost na základě *nesjednání pojištění vozidla* (existovala-li povinnost vozidlo pojistit).

123. V rozsahu, v jakém otázka odkazuje na *odpovědnost za nehodu*, mají být podmínky této odpovědnosti určeny vnitrostátním právem. V unijním právu nevidím žádnou překážku pro uložení podmínky, aby odpovědná osoba měla v době nehody kontrolu nad vozidlem.

124. Otázka předkládajícího soudu však spočívá v tom, zda existuje právo převzetí nároku vůči vlastníkovi „bez ohledu na odpovědnost [vlastníka] za nehodu“, což chápu tak, že to znamená „bez ohledu na to, zda vlastník splňuje podmínky odpovědnosti za nehodu“. Článek 1 odst. 4 takovou možnost nepředpokládá. Toto ustanovení pouze předpokládá převzetí nároku vůči osobě, která *odpovídá* za nehodu.

125. V rozsahu, v jakém se předkládající soud táže, zda čl. 1 odst. 4 druhé směrnice *musí* být vykládán tak, že Fond má právo převzetí nároku vůči osobě *odpovědné za nesjednání pojištění vozidla*, je odpověď záporná. O této možnosti se opět čl. 1 odst. 4 druhé směrnice prostě nezmiňuje a žádné takové pravidlo nemůže být z tohoto ustanovení odvozeno. To však neznamená, že je členským státem bráněno ve stanovení práva převzetí nároku za jiných okolností, včetně převzetí nároku vůči osobě, která nesplnila povinnost sjednat pojištění uloženou vnitrostátním právním předpisem provádějícím čl. 3 odst. 1 první směrnice. To je opět otázkou vnitrostátního práva.

126. Ve světle výše uvedeného navrhuji odpovědět na druhou otázku předkládajícího soudu následovně:

Článek 1 odst. 4 druhé směrnice *musí* být vykládán v tom smyslu, že členské státy mohou stanovit právo převzetí nároku subjektem pro odškodnění, jakým je Fondo de Garantia Automóvel, který vzhledem k neexistenci smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti přistoupil k platbě náhrady škody třetím osobám poškozeným dopravní nehodou způsobenou motorovým vozidlem, které bylo bez vědomí a dovolení vlastníka přemístěno ze soukromého pozemku, na němž bylo znehyněno, vůči osobě nebo osobám odpovědným za nehodu. Podmínky odpovědnosti této osoby nebo těchto osob stanoví vnitrostátní právo. Tyto podmínky mohou zahrnovat požadavek, aby dotčená osoba (dotčené osoby) měly v rozhodné době skutečnou kontrolu nad vozidlem.

Uvedené ustanovení nevyžaduje od členských států ani jim nebrání v tom, aby předvíдалy právo převzetí nároku za jiných okolností, včetně převzetí nároku vůči osobě, která nesplnila povinnost sjednat pojištění uloženou vnitrostátním právním předpisem provádějícím čl. 3 odst. 1 první směrnice.

V. Závěry

127. Navrhuji, aby Soudní dvůr zodpověděl otázky položené Supremo Tribunal de Justiça (Nejvyšší soud, Portugalsko) následovně:

První otázka

„Článek 3 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 (platné v den nehody) musí být vykládán v tom smyslu, že se povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel vztahuje i na takové situace, v nichž je z rozhodnutí svého vlastníka vozidlo znehybněno na soukromém dvoře mimo veřejnou komunikaci, ale nebyly učiněny žádné administrativní formální kroky, aby bylo vozidlo oficiálně odhlášeno. Je na členských státech, aby ve vnitrostátním právu určily, kdo je povinen za těchto okolností sjednat pojištění vozidla.“

Druhá otázka

„Článek 1 odst. 4 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 musí být vykládán v tom smyslu, že členské státy mohou stanovit právo převzetí nároku subjektem pro odškodnění, jakým je Fondo de Garantia Automóvel, který vzhledem k neexistenci smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti přistoupil k platbě náhrady škody třetím osobám poškozeným dopravní nehodou způsobenou motorovým vozidlem, které bylo bez vědomí a dovození vlastníka přemístěno ze soukromého pozemku, na němž bylo znehybněno, vůči osobě nebo osobám odpovědným za nehodu. Podmínky odpovědnosti této osoby nebo těchto osob stanoví vnitrostátní právo. Tyto podmínky mohou zahrnovat požadavek, aby dotčená osoba (dotčené osoby) měly v rozhodné době skutečnou kontrolu nad vozidlem.“

Uvedené ustanovení nevyžaduje od členských států ani jim nebrání v tom, aby předvíдалy právo převzetí nároku za jiných okolností, včetně převzetí nároku vůči osobě, která nesplnila povinnost sjednat pojištění uloženou vnitrostátním právním předpisem provádějícím článek 3 odst. 1 první směrnice.“