



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

20. června 2019*

„Řízení o předběžné otázce – Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 2009/103/ES – Článek 3 první pododstavec – Pojem ‚provoz vozidel‘ – Věcná škoda způsobená na nemovitosti v důsledku požáru vozidla zaparkovaného v soukromé garáži této nemovitosti – Krytí povinným pojištěním“

Ve věci C-100/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko) ze dne 30. ledna 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 12. února 2018, v řízení

Línea Directa Aseguradora SA

proti

Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros,

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení A. Arabadžev (zpravodaj), předseda senátu, T. von Danwitz a P. G. Xuereb, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Línea Directa Aseguradora SA M. Relañoem, abogado,
- za Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, C. Blanco Sánchez de Cuetoem, procurador, jakož i A. Ruiz Hourcadette, abogada,
- za španělskou vládu L. Aguilera Ruizem, jakož i V. Ester Casas, jako zmocněnci,
- za litevskou vládu R. Krasuckaitė a G. Taluntytė, jako zmocněnkyněmi,
- za rakouskou vládu G. Hessem, jako zmocněncem,

* Jednací jazyk: španělština.

– za vládu Spojeného království S. Brandonem, jako zmocněncem, ve spolupráci s A. Batesem, barrister,

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

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 28. února 2019,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 2009, L 263, s. 11).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností Línea Directa Aseguradora SA (dále jen „Línea Directa“) a společností Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (dále jen „Segurcaixa“), jehož předmětem je náhrada za odškodnění, které společnost Segurcaixa vyplatila osobě poškozené požárem, který způsobil elektrický systém vozidla pojištěného u společnosti Línea Directa.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Článek 1 směrnice 2009/103 stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

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

[...]“

- 4 Článek 3 této směrnice stanoví:

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

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

Každý členský stát je povinen přijmout veškerá vhodná opatření, aby pojistná smlouva kryla také:

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

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

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

5 Článek 5 uvedené směrnice stanoví:

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

[...]

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

[...]“

6 Článek 13 odst. 1 písm. c) této směrnice stanoví:

„1. Každý členský stát přijme veškerá vhodná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely článku 3 bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě vydané podle článku 3, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel:

[...]

c) osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla.“

Španělské právo

7 Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění provozu motorových vozidel), kodifikovaný Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (královské legislativní nařízení č. 8/2004, kterým se mění a doplňuje zákon o občanskoprávní odpovědnosti a o pojištění provozu motorových vozidel) ze dne 29. října 2004 (BOE č. 267, ze dne 5. listopadu 2004, s. 3662), ve znění použitelném na spor v původním řízení, v čl. 1 odst. 1 stanoví:

„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 majtkové škody.

V případě ublížení na zdraví je této odpovědnosti zbaven pouze v případě, že prokáže, že újma byla způsobena výlučně zaviněním poškozeného nebo z důvodu vyšší moci, která nesouvisí s řízením a provozem vozidla; za případy vyšší moci se nepovažují závady na vozidle ani porucha či selhání některé ze součástí či mechanismů vozidla.

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

Pokud řidič i poškozený jednali v nedbalosti, odpovědnost se dělí přiměřeně a výše náhrady škody se rozdělí podle míry odpovědnosti každého z nich.

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

Neřídící vlastník vozidla, které není kryto povinným pojištěním občanskoprávní odpovědnosti, má společně s řidičem občanskoprávní odpovědnost za újmu na zdraví a na majetku, kterou toto vozidlo způsobí, ledaže prokáže, že mu vozidlo bylo odcizeno.“

- 8 Článek 2 odst. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel), kodifikovaného Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (královské nařízení 1507/2008, kterým se schvaluje nařízení o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel) ze dne 12. září 2008 (BOE č. 222, ze dne 13. září 2008, s. 37487) stanoví následující:

„Pro účely občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a krytí povinným pojištěním upraveným v tomto nařízení se za provoz vozidel považují situace plynoucí z rizika souvisejícího s řízením motorových vozidel, na něž odkazuje předchozí článek, a to v garážích a na parkovištích i na městských a mimoměstských veřejných a soukromých komunikacích a pozemcích upravených k provozu vozidel, jakož i na cestách a pozemcích k provozu neupravených, avšak takto běžně používaných.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 9 Dne 19. srpna 2013 Luis Salazar Rodes zaparkoval své nové vozidlo v soukromé garáži v nemovitosti, která je ve vlastnictví společnosti Industrial Software Indusoft (dále jen „Indusoft“).
- 10 Dne 20. srpna 2013 Luis Salazar Rodes, který chtěl své vozidlo ukázat sousedovi, nastartoval motor vozidla, avšak neuvedl vozidlo do pohybu. V noci ze dne 20. na 21. srpna 2013 se vozidlo, jehož byl Luis Salazar Rodes majitelem a které již více než 24 hodin nejelo, vzňalo, způsobilo požár budovy společnosti Indusoft a poškození této budovy. Příčinou tohoto požáru byl elektrický systém vozidla.
- 11 Luis Salazar Rodes měl uzavřené pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel u pojišťovny Línea Directa.
- 12 Společnost Indusoft měla uzavřené pojištění budovy u pojišťovny Segurcaixa, která jí vyplatila celkovou částku 44 704,34 eura z titulu škody způsobené uvedeným požárem.
- 13 V průběhu března 2014 podala společnost Segurcaixa proti společnosti Línea Directa žalobu k Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gazteiz (soud prvního stupně ve Vitoria-Gazteiz, Španělsko), ve které se domáhala zaplacení odškodnění ve výši 44 704,34 eura a zákonných úroků z důvodu, že škoda byla způsobena „provozní událostí“, na kterou se vztahuje pojištění občanskoprávní odpovědnosti pana Salazara Rodese z provozu motorových vozidel. Uvedený soud tuto žalobu zamítl, vycházel přitom z toho, že dotčený požár nelze považovat za „provozní událost“ ve smyslu španělského práva.

- 14 Společnost Segurcaixa podala proti rozsudku Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gazteiz (soud prvního stupně ve Vitoria-Gazteiz) odvolání k Audiencia Provincial de Álava (soud provincie Álava, Španělsko), který tomuto odvolání vyhověl a uložil společnosti Línea Directa povinnost zaplatit odškodnění požadované společností Segurcaixa.
- 15 Společnost Línea Directa podala proti rozsudku Audiencia Provincial de Álava (soud provincie Álava) kasační opravný prostředek k Tribunal Supremo (Nejvyšší soud, Španělsko).
- 16 Posledně uvedený soud podotýká, že Audiencia Provincial de Álava (soud provincie Álava) provedl široký výklad pojmu „provozní událost“, podle něhož ve smyslu španělského práva pod tento pojem spadá situace, v níž vozidlo dočasně zaparkované v soukromé garáži začalo hořet, pokud k tomuto požáru došlo z příčin majících původ ve vozidle a bez zásahu třetích osob.
- 17 V tomto kontextu má předkládající soud za to, že hlavní otázkou je, zda pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel kryje nehodu, do níž bylo zapojeno vozidlo, jehož motor byl vypnutý a pokud toto vozidlo, které bylo zaparkované v soukromé garáži, nepředstavovalo riziko pro uživatele pozemních komunikací.
- 18 V této souvislosti tento soud uvádí, že podle judikatury na straně jedné pod pojem „provozní událost“ ve smyslu španělského práva spadají nejen situace, v nichž je vozidlo v pohybu, ale i situace, v nichž je motor vozidla vypnutý, jako jsou situace, v nichž se vozidlo během jízdy zastaví a začne hořet.
- 19 Na straně druhé Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) již rozhodl, že požár vozidla, které bylo zaparkované na veřejné komunikaci a zakryté za účelem ochrany před mrazem, nebyl situací, který by spadala pod pojem „provozní událost“ ve smyslu španělského práva.
- 20 Uvedený soud upřesňuje, že podle jeho judikatury platí, že pokud vozidlo stojí a škoda nesouvisí s dopravní funkcí tohoto vozidla, nejde o „provozní událost“, která by mohla být kryta povinným pojištěním.
- 21 V tomto kontextu předkládající soud uvádí, že podle španělského práva řidič není odpovědný za škody způsobené provozem vozidla, jsou-li tyto škody způsobeny vyšší mocí nezávislou na řízení vozidla. Poruchy vozidla, ani poškození nebo selhání některé z jeho částí se však nepovažují za případy vyšší moci. Z toho důvodu v situacích, v nichž je nehoda způsobena v důsledku vady vozidla, tato vada nezbavuje řidiče odpovědnosti, a nevyklučuje proto krytí z pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.
- 22 Předkládající soud má na straně jedné za to, že pokud požár vznikl, když vozidlo stálo, ale příčinou tohoto požáru byla funkce nezbytná nebo užitečná pro jízdu tohoto vozidla, je nutno tuto situaci považovat za spojenou s obvyklou funkcí vozidla.
- 23 Na straně druhé situace, v níž je vozidlo zaparkované v soukromé garáži, by mohla být vyloučena z pojmu „provoz vozidel“ ve smyslu článku 3 směrnice 2009/103, pokud z důvodu neexistence časové blízkosti mezi předchozím použitím tohoto vozidla a požárem, nebo kvůli způsobu, jakým došlo ke škodě, neexistuje souvislost mezi touto škodou a provozem vozidla.
- 24 Předkládající soud v této souvislosti dodává, že pokud se nezohlední časová souvislost mezi předchozím použitím vozidla a vznikem škody, mohlo by to vést k tomu, že povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel by se stalo podobným pojištění majetku, které kryje odpovědnost vyplývající z pouhé držby nebo vlastnictví vozidla.

25 Za těchto podmínek se Tribunal Supremo (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Odporuje článku 3 [směrnice 2009/103] výklad, podle kterého povinné pojištění kryje škody způsobené požárem stojícího vozidla, pokud byl požár způsoben mechanismy nezbytnými k plnění dopravní funkce vozidla?
- 2) Je-li odpověď na první otázku záporná, odporuje článku 3 směrnice 2009/103 výklad, podle kterého povinné pojištění kryje škody způsobené požárem vozidla, pokud nelze prokázat jeho souvislost s předchozím pohybem vozidla, v důsledku čehož nelze určit, že tento požár souvisí s jízdou?
- 3) Je-li odpověď na druhou otázku záporná, odporuje článku 3 směrnice 2009/103 výklad, podle kterého povinné pojištění kryje škody způsobené požárem vozidla, pokud je vozidlo zaparkováno v uzavřené soukromé garáži?“

K předběžným otázkám

K přípustnosti první otázky

26 Línea Directa má za to, že první otázka je nepřijatelná z toho důvodu, že se týká čistě hypotetického problému. Tato společnost tvrdí, že skutečnost, že dotčený požár byl způsoben elektrickým systémem dotyčného vozidla, je jedinou nespornou skutečností uvedenou předkládajícím soudem. Naproti tomu nebylo prokázáno, že příčinou tohoto požáru byly mechanismy nezbytné pro zajištění dopravní funkce tohoto vozidla.

27 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury se na otázky týkající se výkladu unijního práva položené vnitrostátním soudem v právním a skutkovém rámci, který tento soud vymezí v rámci své odpovědnosti a jehož správnost nepřísluší Soudnímu dvoru ověřovat, vztahuje domněnka relevance. Soudní dvůr může odmítnout rozhodnutí o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (rozsudek ze dne 24. října 2018, XC a další, C-234/17, EU:C:2018:853, bod 16).

28 V projednávaném případě přitom není zjevné, že by výklad unijního práva požadovaný v první otázce neměl žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, nebo že by problém, který nastoluje, byl hypotetický. V této souvislosti z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že tento výklad má za cíl vyjasnit pojem „provoz vozidel“ ve smyslu článku 3 směrnice 2009/103, na němž závisí rozhodnutí sporu v původním řízení, který se týká odškodnění za škody způsobené požárem vozidla. Předkládající soud kromě toho předložil dostatek skutkových a právních poznatků k tomu, aby Soudnímu dvoru umožnil užitečně odpovědět na otázky, které mu byly předloženy.

K věci samé

29 Podstatou předběžných otázek předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 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 jedná ve věci v původním řízení, v níž začalo hořet vozidlo 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.

- 30 Článek 3 první pododstavec směrnice 2009/103 stanoví, že každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 této směrnice veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním.
- 31 Úvodem je třeba připomenout, že takové vozidlo, jako je to, o které se jedná ve věci v původním řízení, spadá pod pojem „vozidlo“ uvedený v čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, který je definován jako „motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích“. Kromě toho je nesporné, že toto vozidlo má obvyklé stanoviště na území členského státu a nevztahuje se na něj výjimka přijatá podle článku 5 této směrnice.
- 32 Pokud jde o otázku, zda taková situace, jako je ta, o kterou se jedná ve věci v původním řízení, spadá pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce uvedené směrnice, je třeba připomenout, že tento pojem nemůže být ponechán na posouzení jednotlivých členských států, ale je autonomním pojmem unijního práva, který musí být vykládán v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora zejména s ohledem na kontext tohoto ustanovení a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 24).
- 33 Cílem unijní právní úpravy v oblasti pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, jejíž součástí je směrnice 2009/103, je přitom zajistit jednak volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Unie, tak osob, které jimi cestují, a jednak zaručit, že s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bude zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, na kterém místě na území Unie k nehodě došlo (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, body 25 a 26).
- 34 Z vývoje této právní úpravy dále vyplývá, že cíl ochrany poškozených dopravními nehodami způsobenými těmito vozidly byl unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován (rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 27).
- 35 S ohledem na tyto úvahy Soudní dvůr rozhodl, že čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „provoz vozidel“, jenž je v něm uveden, spadají nejen případy silničního provozu, tj. provoz na veřejných komunikacích, a že se tento pojem vztahuje i na jakékoli použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci (rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 28).
- 36 Soudní dvůr upřesnil, že jelikož motorová vozidla uvedená v čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, mohou být běžně bez ohledu na své vlastnosti používána jako dopravní prostředky, vztahuje se uvedený pojem na jakékoli používání vozidla jako dopravního prostředku (rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 29).
- 37 V této souvislosti je třeba na straně jedné připomenout, že skutečnost, že vozidlo v okamžiku vzniku nehody stálo, sama o sobě nevylučuje, že k použití tohoto vozidla v tomto okamžiku mohlo dojít v rámci jeho funkce dopravního prostředku, a tudíž že spadalo pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. listopadu 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, bod 38 a citovaná judikatura).
- 38 Skutečnost, zda byl motor dotčeného vozidla v okamžiku nehody v chodu či nikoli, není rozhodující (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. listopadu 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, bod 39 a citovaná judikatura).

- 39 Na straně druhé je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora žádné ustanovení směrnice 2009/103 neomezuje rozsah povinnosti pojištění a ochrany, jež má být prostřednictvím této povinnosti poskytována poškozeným nehodami způsobenými motorovými vozidly, na případy použití takových vozidel na určitých pozemcích či určitých komunikacích (rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, bod 31).
- 40 Z toho vyplývá, že rozsah pojmu „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103 nezávisí na charakteristikách terénu, v němž je toto vozidlo provozováno, a že zejména nezávisí na okolnosti, že dotyčné vozidlo v okamžiku nehody stálo nebo že se nacházelo na parkovišti (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. listopadu 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, body 37 a 40).
- 41 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že parkování a doba, kdy se vozidlo nepohybuje, jsou přirozené a nezbytné fáze, které jsou nedílnou součástí jeho používání jako dopravního prostředku.
- 42 Vozidlo je tedy užíváno v souladu se svou funkcí dopravního prostředku, pokud se pohybuje, ale v zásadě i během jeho parkování mezi dvěma jízdami.
- 43 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že parkování vozidla v soukromé garáži představuje jeho užívání, které je v souladu s jeho funkcí dopravního prostředku.
- 44 Tento závěr není zpochybněn skutečností, že uvedené vozidlo bylo více než 24 hodin zaparkováno v garáži. Zaparkování vozidla totiž předpokládá, že toto vozidlo zůstane odstavené, někdy po delší dobu, až do další jízdy.
- 45 Pokud jde o okolnost, že nehoda, o kterou se jedná ve věci v původním řízení, vyplývá z požáru způsobeného elektrickým systémem vozidla, je třeba konstatovat, že vzhledem k tomu, že toto vozidlo, které tuto nehodu způsobilo, odpovídá definici „vozidla“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, není nutno mezi součástmi uvedeného vozidla určit tu, která zapříčinila skutečnost, jež vedla ke vzniku škody, ani určit funkce, které tato součást zajišťuje.
- 46 Takovýto výklad je v souladu s cílem ochrany osob poškozených dopravními nehodami, jež byly způsobeny motorovými vozidly, který byl, jak bylo připomenuto v bodě 34 tohoto rozsudku, unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován.
- 47 Kromě toho je třeba připomenout, že z článku 13 směrnice 2009/103 vyplývá, že ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou musí být považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání, které z krytí pojištěním vylučuje škody způsobené užíváním či řízením vozidel osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla, což potvrzuje tento výklad.
- 48 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na položené otázky odpovědět, že čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 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 jedná ve věci v původním 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 způsobil škody na této budově, ačkoli se uvedené vozidlo více než 24 hodin před vznikem požáru nepohybovalo.

K nákladům řízení

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

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

Článek 3 první pododstavec směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „provoz vozidel“, který je uveden v tomto ustanovení, spadá taková situace, jako je ta, o kterou se jedná ve věci v původním 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 způsobil škody na této budově, ačkoli se uvedené vozidlo více než 24 hodin před vznikem požáru nepohybovalo.

Podpisy.