



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

29. dubna 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 2009/103/ES – Článek 3 první pododstavec – Povinnost sjednat pojištění – Rozsah – Územní samosprávný celek, který nabyl vozidlo soudní cestou – Registrované vozidlo, které se nachází na soukromém pozemku a je určeno k likvidaci“

Ve věci C-383/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Sądu Rejonowego w Ostrowie Wielkopolskim (okresní soud v Ostrowie Wielkopolskim, Polsko) ze dne 12. února 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 15. května 2019, v řízení

Powiat Ostrowski

proti

Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení E. Regan, předseda senátu, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos a I. Jarukaitis (zpravodaj), soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny M. Piwińskou, radcem prawnym,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za německou vládu J. Möllerem, M. Hellmannem, E. Lankenauem, U. Bartlem a D. Klebsem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowskou a S. L. Kalédou, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 8. prosince 2020,

* Jednací jazyk: polština.

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 podána v rámci sporu mezi Powiatem Ostrowskim (okres Ostrów, Polsko) (dále jen „okres“) a Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym (Garanční fond pojištění, Polsko) (dále jen „garanční fond“) ve věci případné povinnosti okresu uzavřít smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla, jež okres nabyl soudní cestou a bylo určeno k likvidaci.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Body 1 a 2 odůvodnění směrnice 2009/103 uvádějí:
 - „(1) Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové povinnosti pojištění [(Úř. věst. 1972, L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10)], druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [(Úř. věst. 1984, L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3)], třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [(Úř. věst. 1990, L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249)] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel) [(Úř. věst. 2000, L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 331)] byly několikrát a podstatně změněny. Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by tyto čtyři směrnice měly být kodifikovány, stejně jako směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady [72/166], [84/5], 88/357/EHS a [90/232] a směrnice [2000/26] o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [(Úř. věst. 2005, L 149, s. 14)].
 - (2) Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (pojištění motorových vozidel) je zvláště důležité pro evropské občany, ať již jsou pojištěnými osobami nebo poškozenými dopravní nehodou. Rovněž vyvolává velký zájem pojistitelů, jelikož představuje důležitý podíl na jejich činnostech v oblasti pojištění jiného než životního v rámci Společenství. Pojištění motorových vozidel má rovněž vliv na volný pohyb osob a vozidel. [...]“
- 4 Článek 1 směrnice 2009/103 obsahuje následující definice:

„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“:

- a) území státu, jehož poznávací značku vozidlo má, bez ohledu na to, zda je uvedená poznávací značka trvalá nebo dočasná, [...]

[...]“

5 Článek 3 této směrnice, nadepsaný „Povinné pojištění vozidel“, v prvním pododstavci 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.“

6 Článek 4 uvedené směrnice, týkající se „[k]ontroly pojištění“, stanoví:

„Členské státy upustí od vykonávání kontrol pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu, jakož i vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území třetí země a vstupují na jejich území z území jiného členského státu. Mohou však provádět namátkové kontroly pojištění, nejsou-li tyto kontroly diskriminační a jsou-li prováděny v rámci kontroly, která není zaměřena výlučně na ověřování pojištění.“

7 Článek 5 směrnice 2009/103, nadepsaný „Výjimky z povinnosti pojištění vozidel“, 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 [Evropské k]omisi.

Členský stát uplatňující tuto výjimku přijme vhodná opatření, aby zabezpečil, že bude vyplacena náhrada za jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobenou na jeho území a na území jiných členských států vozidly, která takovým osobám patří.

[...]“

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.

V tom případě členské státy zajistí, aby s vozidly uvedenými v prvním pododstavci bylo zacházeno stejným způsobem jako s vozidly, pro které nebyla splněna pojistná povinnost podle článku 3.

[...]“

8 Článek 10 této směrnice, nadepsaný „Orgán pověřený odškodněním“, v odst. 1 prvním pododstavci upřesňuje:

„Každý členský stát zřídí nebo schválí orgán, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění v případě věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost stanovená v článku 3.“

Polské právo

- 9 Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zákon o povinném pojištění, Garančním fondu pojištění a Polské kanceláři pojistitelů rizik souvisejících s provozem vozidel) ze dne 22. května 2003, ve znění použitelném na původní řízení (Dz. U. z roku 2018, částka 473) (dále jen „zákon o povinném pojištění“), v čl. 10 odst. 2 stanoví:

„K obecnému soudu může být podána žaloba na určení, zda byla pojistná povinnost splněna, či nikoliv.“

- 10 Článek 23 odst. 1 zákona o povinném pojištění stanoví, že držitel motorového vozidla je povinen uzavřít smlouvu o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti držitelů motorových vozidel za škody způsobené provozem motorového vozidla, které má v držení.

- 11 Článek 31 odst. 3 tohoto zákona stanoví:

„V případě převodu nebo přechodu vlastnického práva k registrovanému motorovému vozidlu, jehož držitel navzdory povinnosti [stanovené tímto zákonem] neuzavřel smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti držitelů motorových vozidel, je držitel, na něhož vlastnické právo k motorovému vozidlu přešlo nebo bylo převedeno, povinen uzavřít smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti držitelů motorových vozidel ke dni převodu nebo přechodu vlastnického práva k motorovému vozidlu, nejpozději v okamžiku uvedení motorového vozidla do provozu. [...]“

- 12 Článek 33 uvedeného zákona upřesňuje, že povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel končí mimo jiné v okamžiku výmazu motorového vozidla z registru nebo jeho předání podniku provádějícímu likvidaci nebo recyklaci vozidel, na základě osvědčení o přijetí neúplného vozidla upraveného v ustawě o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (zákon o recyklaci vozidel vyřazených z provozu) ze dne 20. ledna 2005 (Dz. U. z roku 2018, částka 578) nebo na základě rovnocenného dokladu vydaného v jiném členském státě.

- 13 Podle čl. 84 odst. 1 téhož zákona je garanční fond orgánem oprávněným kontrolovat dodržování povinnosti držitelů motorových vozidel uzavřít smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti. Článek 88 odst. 7 tohoto zákona ukládá každému, kdo takové pojištění nesjedná, povinnost uhradit garančnímu fondu pokutu.

- 14 Ustawa Prawo o ruchu drogowym (zákon o silničním kodexu) ze dne 20. června 1997, ve znění použitelném na spor v původním řízení (Dz. U. de 2018, částka 1990), stanoví v článku 130a podmínky odstranění vozidla na náklady jeho vlastníka. Odstavec 10 tohoto článku v prvním pododstavci stanoví:

„Pokud jde o vozidlo, které bylo odstraněno v případech vymezených v odstavcích 1 nebo 2[, zejména v případě nedodržení pravidel parkování nebo v případě, že technický stav vozidla ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích], podává *starosta* (vedoucí představitel okresu) soudu návrh na rozhodnutí o propadnutí vozidla ve prospěch *powiatu* (okresu), pokud si vlastník nebo oprávněná osoba, která byla řádně informována, vozidlo nevyzvedla do tří měsíců od okamžiku jeho odstranění z pozemní komunikace. Toto oznámení musí obsahovat informace o důsledcích nevyzvednutí vozidla.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 15 Rozhodnutím ze dne 16. ledna 2018 rozhodl Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (okresní soud v Ostrowie Wielkopolskim, Polsko) o propadnutí vozidla registrovaného v Polsku ve prospěch okresu postupem podle čl. 130a odst. 10 zákona o silničním kodexu. Toto rozhodnutí nabylo právní moci dne 7. února 2018, kdy se okres stal vlastníkem vozidla.
- 16 Okres podal žádost o doručení uvedeného rozhodnutí s doložkou právní moci a žádost o vyznačení doložky vykonatelnosti. Těmto žádostem bylo vyhověno dne 20. dubna 2018. Vzhledem k tomu, že uvedený den připadl na pátek, pojistil okres předmětné vozidlo od následujícího pracovního dne, tedy od 23. dubna 2018.
- 17 Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že předmětné vozidlo bylo dne 2. května 2018 posuzováno znalcem. Podle jeho posudku nebylo možné vozidlo nastartovat, nacházelo se ve špatném technickém stavu a představovalo kovový šrot s tržní hodnotou 400 polských zlotých (PLN) (přibližně 89 eur).
- 18 Vzhledem k uvedenému technickému stavu se okres rozhodl předat vozidlo k likvidaci. Vozidlo proto bylo za účelem likvidace dopraveno do zařízení ke sběru vozidel, které vydalo osvědčení o jeho likvidaci. Na základě tohoto osvědčení bylo vozidlo dne 22. června 2018 vymazáno z registru.
- 19 Dne 10. července 2018 byl okres informován garančním fondem o jeho zjištění, že uvedené vozidlo nebylo do 22. dubna 2018 pojištěno a že okres musí uhradit pokutu ve výši 4 200 PLN (přibližně 933 eur) za nesplnění povinnosti uzavřít smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tohoto vozidla v období od 7. února do 22. dubna 2018 (dále jen „sporné období“).
- 20 Dne 25. září 2018 podal okres k Sădu Rejonowemu w Ostrowie Wielkopolskim (okresní soud v Ostrowie Wielkopolskim), předkládajícímu soudu, žalobu znějící na určení, že nebyl ve sporném období povinen vozidlo pojistit. Okres v této souvislosti uvádí jednak, že nemohl uzavřít pojistnou smlouvu před 20. dubnem 2018, kdy obdržel kopii rozhodnutí o propadnutí vozidla, a jednak, že se během tohoto období vozidlo nacházelo na hlídaném parkovišti a nebylo v provozu, takže jeho provozem nemohla vzniknout žádná škoda.
- 21 Garanční fond navrhuje, aby byla žaloba zamítnuta, jelikož technický stav vozidla je podle něj irelevantní z hlediska povinnosti držitelů motorových vozidel uzavřít smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu těchto vozidel.
- 22 Předkládající soud uvádí, že technický stav vozidel, ohledně nichž bylo vydáno rozhodnutí o propadnutí, je posuzován znalcem a vozidlo uznané za vozidlo, které již není způsobilé k provozu, je předáno zařízení ke sběru vozidel za účelem jeho likvidace, přičemž uvedené zařízení vystaví osvědčení o jeho likvidaci, které je základem pro výmaz vozidla z registru.
- 23 Předkládající soud upřesňuje, že povinnost sjednat pojištění stanovená v čl. 23 odst. 1 zákona o povinném pojištění se uplatní nezávisle na tom, zda je dotyčné vozidlo způsobilé k provozu, nebo zda je určeno k likvidaci z důvodu svého technického stavu, který brání tomu, aby bylo používáno jako dopravní prostředek, a že i povinnost sjednat pojištění stanovená v čl. 31 odst. 3 tohoto zákona v případě převodu nebo přechodu vlastnického práva k registrovanému vozidlu, jehož původní vlastník navzdory příslušné povinnosti takové pojištění nesjednal, jako je tomu ve věci, o níž předkládající soud rozhoduje, se uplatní nezávisle na tom, zda může být dotčené vozidlo používáno jako dopravní prostředek, a to i v případě, že jeho nový vlastník rozhodne, že vozidlo bude zlikvidováno.

- 24 Pokud jde o skutkový stav, předkládající soud uvádí, že předmětné vozidlo bylo po celé sporné období odstaveno na hlídaném parkovišti a vzhledem k jeho technickému stavu byla jakákoliv jízda tímto vozidlem nemožná. Kromě toho bylo toto vozidlo v souladu s vůlí jeho vlastníka určeno k likvidaci, k níž skutečně došlo, neboť technický stav tohoto vozidla byl definován jako „šrot“.
- 25 Předkládající soud se v tomto kontextu zamýšlí nad tím, zda je možné vyloučit povinnost uzavřít smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel v situaci, kdy je dotčené vozidlo odstaveno na soukromém pozemku, bylo nabyto územním samosprávným celkem na základě pravomocného soudního rozhodnutí, není způsobilé k provozu a na základě rozhodnutí vlastníka je určeno k likvidaci.
- 26 V tomto ohledu si předkládající soud zejména s ohledem na rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), klade otázku, zda skutečnost, že vozidlo je způsobilé k provozu a k použití jako dopravní prostředek, je nezbytnou podmínkou pro to, aby bylo kvalifikováno jako „vozidlo“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103. Podle předkládajícího soudu neexistovala na základě uvedeného rozsudku povinnost okresu sjednat pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, jelikož od okamžiku nabytí dotčeného vozidla neměl okres v úmyslu toto vozidlo uvést do provozu a od tohoto okamžiku až do jeho likvidace nebylo toto vozidlo v provozu ani nebylo určeno k jízdě, a nemohlo tedy plnit funkci dopravního prostředku. Nicméně podle čl. 31 odst. 3 zákona o povinném pojištění byl okres povinen takové pojištění pro dotčené vozidlo sjednat.
- 27 Za těchto podmínek se Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (okresní soud v Ostrowie Wielkopolskim) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Musí být článek 3 směrnice [2009/103] vykládán v tom smyslu, že se povinnost uzavřít smlouvu o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel vztahuje i na takové situace, kdy územní samosprávný celek – okres – nabytí na základě soudního rozhodnutí vlastnické právo k vozidlu, které je nezpůsobilé k provozu, nachází se na soukromém pozemku, a sice na hlídaném parkovišti mimo veřejnou pozemní komunikaci, a je na základě rozhodnutí jeho držitele určeno k likvidaci?
- 2) Nebo musí být vykládán v tom smyslu, že za takových okolností se na územní samosprávný celek coby držitele vozidla nevztahuje povinnost sjednat pojištění, aniž je tím dotčena odpovědnost [garančního] fondu vůči poškozeným třetím osobám?“

K předběžným otázkám

K přípustnosti

- 28 Garanční fond zpochybňuje přípustnost položených otázek. V této souvislosti tvrdí, že v rozsahu, v němž se týkají postavení subjektu, který je vlastníkem vozidla, a způsobu nabytí tohoto vozidla, nemají žádný vztah k výkladu článku 3 směrnice 2009/103 a ve skutečnosti se týkají výkladu vnitrostátního práva, a v rozsahu, v němž se týkají technického stavu vozidla, jeho místa odstavení a úmyslu jeho vlastníka předat vozidlo k likvidaci, Soudní dvůr na ně již odpověděl, takže není nutné na ně odpovídat znovu.
- 29 Zprv je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. Jestliže se tedy položené otázky

týkají výkladu unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout [rozsudky ze dne 15. ledna 2013, Križan a další, C-416/10, EU:C:2013:8, bod 53 a citovaná judikatura, a ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Padělání dokumentů), C-510/19, EU:C:2018:953, bod 25].

- 30 Z toho vyplývá, že se na otázky týkající se unijního práva vztahuje domněnka relevance. Soudní dvůr může odmítnout rozhodnutí o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jedná-li se o hypotetický problém nebo také nedisponuje-li Soudní dvůr skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny [rozsudky ze dne 15. ledna 2013, Križan a další, C-416/10, EU:C:2013:8, bod 54 a citovaná judikatura, a ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Padělání dokumentů), C-510/19, EU:C:2018:953, bod 26].
- 31 V projednávané věci se položené otázky výslovně týkají výkladu článku 3 směrnice 2009/103, neboť si předkládající soud v podstatě klade otázku rozsahu povinnosti sjednat pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, jak je upravena v tomto článku.
- 32 Nadto je zjevné, že projednávaná věc nespadá pod žádnou ze tří hypotéz uvedených v judikatuře připomenuté v bodě 30 tohoto rozsudku a žádný z argumentů vznesených garančním fondem ostatně nemůže prokázat, že by jedna z těchto hypotéz byla splněna, a vyvrátit tak domněnku relevance, která se vztahuje na otázky týkající se unijního práva.
- 33 Zadruhé je třeba uvést, že vnitrostátnímu soudu není nikterak zapovězeno, aby Soudnímu dvoru položil předběžnou otázku, o jejímž zodpovězení nelze podle názoru jednoho z účastníků původního řízení rozumně pochybovat. I kdyby tomu tak bylo, nestává se tato otázka z tohoto důvodu nepřípustnou (rozsudky ze dne 1. prosince 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, body 64 a 65 a citovaná judikatura, a ze dne 9. července 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, bod 22).
- 34 Je proto třeba konstatovat, že předložené otázky jsou přípustné.

K věci samé

- 35 Úvodem je třeba poukázat na to, že podstatou obou otázek předkládajícího soudu položených Soudnímu dvoru, které je třeba zkoumat společně, je rozsah pojistné povinnosti stanovené v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103. Směrnice 2009/103 přitom, jak vyplývá z bodu 1 jejího odůvodnění, kodifikovala předchozí směrnice o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, aniž došlo k jejich obsahové změně. Judikatura týkající se těchto dřívějších směrnic je tedy použitelná na výklad rovnocenných ustanovení směrnice 2009/103.
- 36 Kromě toho čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 stanoví, že každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 této směrnice veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, bude kryta pojištěním.
- 37 Nicméně i když článek 5 směrnice 2009/103 stanoví, že se každý členský stát může za podmínek, které tento článek upřesňuje, odchýlit od ustanovení článku 3 této směrnice, pokud jde podle odstavce 1 uvedeného článku 5 o určité fyzické nebo právnické osoby, veřejnoprávní i soukromoprávní, nebo podle odstavce 2 téhož článku 5 o určité typy vozidel nebo určitá vozidla, která mají zvláštní poznávací značku, je třeba mít za to, že Polská republika tuto možnost nevyužila, pokud jde o vozidla nabytá územními samosprávnými celky na základě takového soudního rozhodnutí, o jaké jde ve věci v původním řízení. Skutečnost, že toto vozidlo bylo nabyto územním samosprávným celkem na základě soudního rozhodnutí, je proto v projednávaném případě pro použitelnost uvedeného čl. 3 prvního pododstavce v rámci projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce irelevantní.

- 38 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že podstatou obou otázek předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 vykládán v tom smyslu, že uzavření smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla je povinné, pokud je dotyčné vozidlo zaregistrováno v členském státě, nachází se na soukromém pozemku, není vzhledem ke svému technickému stavu způsobilé k provozu a je z rozhodnutí svého vlastníka určeno k likvidaci.
- 39 Jak již Soudní dvůr konstatoval, ukládá tento čl. 3 první pododstavec, jenž je velmi obecného znění, členským státům povinnost zavést do svých vnitrostátních právních řádů obecnou povinnost pojištění vozidel (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 36 a citovaná judikatura).
- 40 Každý členský stát tedy musí zajistit, aby – až na výjimky upravené v článku 5 této směrnice – každé vozidlo, které má obvyklé stanoviště na jeho území, bylo kryto smlouvou uzavřenou s pojišťovnou, která se minimálně do výše stanovené unijním právem zaručí za občanskoprávní odpovědnost z provozu uvedeného vozidla (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 37 a citovaná judikatura).
- 41 V této souvislosti je třeba připomenout, že pojem „vozidlo“ je v čl. 1 bodě 1 uvedené směrnice definováno jako „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“.
- 42 Jak Soudní dvůr opakovaně judikoval, je tato definice nezávislá na tom, jakým způsobem předmětné vozidlo je nebo může být využíváno (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, bod 38 a citovaná judikatura).
- 43 Soudní dvůr již také konstatoval, že taková definice hovoří ve prospěch objektivního pojetí pojmu „vozidlo“, které je nezávislé na úmyslu vlastníka vozidla nebo jiné osoby je skutečně použit (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 39).
- 44 Soudní dvůr mimoto zdůraznil, že otázka rozsahu povinnosti sjednat pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel musí být z důvodů právní jistoty rozhodnuta předem, tzn. před případnou účastí dotyčného vozidla na nehodě (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 40).
- 45 Soudní dvůr z toho dovodil, že skutečnost, že v rozsudcích ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), a ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), v podstatě rozhodl, že pouze případy použití pojištěného vozidla jako dopravního prostředku, které tudíž spadají pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103, mohou vést k tomu, že pojistitel poskytne na základě smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu tohoto vozidla plnění za škodu způsobenou tímto vozidlem, v žádném případě neznamená, že by se existence povinnosti sjednat takové pojištění měla určovat v závislosti na skutečném použití předmětného vozidla jako dopravního prostředku v daném okamžiku (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 41).
- 46 Soudní dvůr dospěl na základě výše uvedeného k závěru, že vozidlo, které je zaregistrováno, a tudíž nebylo řádně vyřazeno z provozu a je k provozu způsobilé, odpovídá pojmu „vozidlo“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, a nepřestává proto podléhat pojistné povinnosti stanovené v čl. 3 prvním pododstavci této směrnice jen z toho důvodu, že jeho vlastník již nemá v úmyslu je řídit a odstavil je na soukromém pozemku (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 42). V důsledku toho je uzavření smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla na základě čl. 3 prvního pododstavce uvedené směrnice povinné, pokud je dotyčné vozidlo stále v členském státě zaregistrováno a je způsobilé k provozu, ale je z rozhodnutí svého vlastníka, který již nemá v úmyslu je řídit, odstaveno na soukromém pozemku (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 52).

- 47 Totéž musí v zásadě platit pro vozidlo, které je zaregistrováno v určitém členském státě, nachází se na soukromém pozemku a je na základě rozhodnutí jeho vlastníka určeno k likvidaci, i když toto vozidlo není v daném okamžiku vzhledem ke svému technickému stavu způsobilé k provozu.
- 48 Zprv, jak bylo připomenuto v bodě 43 tohoto rozsudku, je pojem „vozidlo“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103 pojmem objektivním. Technický stav vozidla, a tedy jeho způsobilost k provozu, se přitom může v průběhu času měnit a jeho případné opětovné uvedení do provozu závisí přinejmenším do značné míry na subjektivních faktorech, jako jsou zejména vůle jeho vlastníka nebo držitele provést nebo nechat provést nezbytné opravy a dostupnost rozpočtu nezbytného k tomuto účelu. Pokud by tedy pouhá skutečnost, že vozidlo není v daném okamžiku způsobilé k provozu, stačila k tomu, aby bylo vozidlo zbaveno postavení vozidla ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, a stačila by tak k tomu, aby se na něj nevztahovala pojistná povinnost stanovená v čl. 3 prvním pododstavci této směrnice, byla by zpochybněna objektivní povaha tohoto pojmu „vozidlo“.
- 49 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že – jak uvedl generální advokát v bodě 59 svého stanoviska – z judikatury připomenuté v bodech 44 a 45 tohoto rozsudku vyplývá, že taková pojistná povinnost, jaká je stanovena v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103, nezávisí na tom, zda je vozidlo v daném okamžiku používáno jako dopravní prostředek, ani na tom, zda dotyčné vozidlo případně způsobilo škodu.
- 50 Z toho plyne, že na rozdíl od toho, co zvažuje předkládající soud, pouhá skutečnost, že registrované vozidlo je v daném okamžiku vzhledem ke svému technickému stavu nezpůsobilé k provozu, i když tato situace nastala již v okamžiku převodu vlastnického práva, a není tedy případně s to způsobit škodu spadající pod pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103, neumožňuje vyloučit toto vozidlo z pojistné povinnosti stanovené v tomto ustanovení.
- 51 Stejně tak platí, že vzhledem k tomu, že uvedený pojem „vozidlo“ je v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 43 tohoto rozsudku nezávislý na úmyslu jeho vlastníka nebo jiné osoby jej skutečně užívat, nemůže ani skutečnost, že tento vlastník nebo jiná osoba má v úmyslu nechat toto vozidlo zlikvidovat, vést k závěru, že uvedené vozidlo ztrácí již z důvodu existence tohoto úmyslu vlastnost „vozidla“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, a že se na něj proto pojistná povinnost nevztahuje, protože jinak by také byla zpochybněna objektivní povaha tohoto pojmu.
- 52 Kromě toho, pokud by kvalifikace jako „vozidla“ ve smyslu tohoto ustanovení, a tedy rozsah pojistné povinnosti stanovené v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103 závisely na takovýchto subjektivních faktorech, bylo by to rovněž na újmu předvídatelnosti, stability a kontinuity této povinnosti, jejíž dodržování je však nezbytné k zajištění právní jistoty, jak v podstatě vyplývá z judikatury připomenuté v bodě 44 tohoto rozsudku.
- 53 Zadruhé je třeba uvést, že i když čl. 10 odst. 1 směrnice 2009/103 ukládá členským státům povinnost zřídit subjekt, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinnosti uzavřít pojištění stanovené unijním právem pro případ věcných škod nebo škod na zdraví způsobených mimo jiné vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost stanovená v článku 3 této směrnice, bylo poskytnutí náhrady škody tímto subjektem koncipováno jako nejzazší opatření, stanovené pouze pro případy uvedené v tomto ustanovení, a nelze je považovat za provedení záručního systému pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel mimo tyto případy (rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 45 a citovaná judikatura).
- 54 Rozsah povinného poskytnutí náhrady škody subjektem pro odškodnění uvedeným v tomto čl. 10 odst. 1 se totiž, pokud jde o škody způsobené zjištěným vozidlem, kryje s rozsahem obecné pojistné povinnosti stanovené v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103, takže povinné poskytnutí náhrady škody tímto subjektem v takové situaci nemůže být rozšířeno na případy, kdy se na vozidlo, které se účastnilo nehody, nevztahovala pojistná povinnost (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 46).

- 55 Z toho vyplývá, že případné poskytnutí náhrady škody subjektem pro odškodnění uvedeným v tomto čl. 10 odst. 1, jež mohou členské státy stanovit pouze na základě vnitrostátního práva za jiných okolností, než jsou okolnosti uvedené v tomto ustanovení, nemůže být zohledněno za účelem určení rozsahu pojistné povinnosti stanovené v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103.
- 56 Z toho rovněž plyne, že vzhledem k tomu, že poskytnutí náhrady škody tímto subjektem je na základě směrnice 2009/103 a v případě zjištěného vozidla upraveno pouze v případech, kdy je uzavření pojištění uvedeného v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103 povinné, je výklad provedený v bodě 47 tohoto rozsudku rovněž nutný k tomu, aby bylo zajištěno dosažení cíle ochrany poškozených v důsledku dopravních nehod způsobených motorovými vozidly, neboť tento výklad zaručuje, že tito poškození budou v každém případě odškodnění buď pojistitelem na základě příslušné smlouvy, nebo subjektem uvedeným v článku 10 směrnice 2009/103 v případech, že nebyla splněna povinnost pojistit vozidlo, které se účastnilo dopravní nehody, nebo nebylo-li toto vozidlo zjištěno. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že tento cíl, sledovaný po sobě jdoucími směrnicemi o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu takových vozidel, byl normotvůrcem Evropské unie trvale sledován a posilován a je znovu potvrzen v bodě 2 odůvodnění směrnice 2009/103 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. září 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, bod 47 a citovaná judikatura).
- 57 Zatřetí je třeba uvést, že výklad uvedený v bodě 47 tohoto rozsudku rovněž umožňuje co nejlépe zajistit dodržování cíle spočívajícího v zaručení volného pohybu jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Unie, tak osob, které jimi cestují, který je rovněž jedním z cílů sledovaných unijními právními předpisy v oblasti pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, jak vyplývá rovněž z bodu 2 odůvodnění směrnice 2009/103. Jak totiž uvedl generální advokát v bodě 41 svého stanoviska, pouze při zajištění zvýšené ochrany případných poškozených dopravními nehodami způsobenými motorovými vozidly lze po členských státech žádat, aby na základě článku 4 směrnice 2009/103 neprováděly systematickou kontrolu pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel, která vstupují na jejich území z území jiného členského státu, což je zásadní pro zajištění tohoto volného pohybu.
- 58 Začtvrté je však třeba konstatovat, že i když registrace vozidla v zásadě dokládá jeho způsobilost k provozu, a tedy k tomu, aby bylo používáno jako dopravní prostředek, nelze vyloučit, že registrované vozidlo bude objektivně natrvalo nezpůsobilé k provozu z důvodu svého špatného technického stavu. Mají-li být přitom v takovémto případě zohledněny úvahy uvedené v bodech 48 až 52 tohoto rozsudku, musí být zjištění této trvalé nezpůsobilosti k provozu, a tudíž i zjištění ztráty jeho vlastnosti „vozidla“ ve smyslu čl. 1 bodu 1 směrnice 2009/103, učiněno objektivně. S ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 46 tohoto rozsudku je tedy k tomu, aby takové vozidlo bylo vyřazeno z pojistné povinnosti stanovené v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103, nezbytné, aby bylo v souladu s použitelnou vnitrostátní právní úpravou oficiálně vyřazeno z provozu.
- 59 V tomto ohledu sice výmaz registrace posuzovaného vozidla může představovat takové objektivní zjištění, nicméně je třeba uvést, že směrnice 2009/103 neupravuje způsob, jakým může být takové vozidlo, které je natrvalo nezpůsobilé plnit funkci dopravního prostředku, legálně vyřazeno z provozu. Tato směrnice tudíž nezakazuje, aby bylo řádné vyřazení takového vozidla z provozu podle použitelné vnitrostátní právní úpravy konstatováno jinak než výmazem registrace daného vozidla.
- 60 S ohledem na výše uvedené je třeba mít za to, že vozidlo registrované v členském státě i nadále podléhá pojistné povinnosti stanovené v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103, dokud nebylo v souladu s použitelnou vnitrostátní právní úpravou řádně vyřazeno z provozu.
- 61 V projednávané věci ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že i když bylo v průběhu sporného období vozidlo dotčené ve věci v původním řízení odstaveno na hlídaném parkovišti a bylo nezpůsobilé k provozu z důvodu špatného technického stavu, bylo stále zaregistrováno v členském státě, kde tedy mělo obvyklé stanoviště ve smyslu čl. 1 bodu 4 písm. a) směrnice 2009/103, a nebylo v žádném okamžiku během tohoto období řádně vyřazeno z provozu v souladu s použitelnou

vnitrostátní právní úpravou. S výhradou ověření, která musí provést předkládající soud, se proto jeví, že po celé uvedené období se na toto vozidlo nadále vztahovala pojistná povinnost stanovená v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103 bez ohledu na skutečnost, že se nacházelo na soukromém pozemku, nebylo způsobilé k provozu z důvodu technického stavu a okres měl v úmyslu nechat uvedené vozidlo zlikvidovat.

- 62 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že uzavření smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla je povinné, jestliže je dotyčné vozidlo v členském státě zaregistrováno, pokud nebylo v souladu s použitelnou vnitrostátní právní úpravou řádně vyřazeno z provozu.

K nákladům řízení

- 63 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 (pátý 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 uzavření smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla je povinné, jestliže je dotyčné vozidlo v členském státě zaregistrováno, pokud nebylo v souladu s použitelnou vnitrostátní právní úpravou řádně vyřazeno z provozu.

Podpisy