



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

zo 4. septembra 2014*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel — Smernica 72/166/EHS — Článok 3 ods. 1 — Pojem ‚prevádzka vozidiel‘ — Nehoda spôsobená traktorom s vlečkou na dvore farmy“

Vo veci C-162/13,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Vrhovno sodišče (Slovinsko) z 11. marca 2013 a doručený Súdnemu dvoru 29. marca 2013, ktorý súvisí s konaním:

Damijan Vnuk

proti

Zavarovalnica Triglav d.d.,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory M. Ilešič, sudcovia C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader a E. Jarašiūnas (spravodajca),

generálny advokát: P. Mengozzi,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze, J. Kemper a J. Möller, splnomocnení zástupcovia,
- Írsko, v zastúpení: A. Joyce, E. Creedon a L. Williams, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci C. Toland, BL,
- Európska komisia, v zastúpení: B. Rous Demiri a K.-Ph. Wojcik, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 26. februára 2014,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: slovinčina.

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 ods. 1 smernice Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. ES L 103, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10, ďalej len „prvá smernica“).
- 2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi D. Vnukom a spoločnosťou Zavarovalnica Triglav d.d. (ďalej len „Zavarovalnica Triglav“) vo veci zaplatenia náhrady škody z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (ďalej len „povinné poistenie“).

Právny rámec

Právo Únie

- 3 Piate až siedme odôvodnenie prvej smernice stanovuje:

„keďže je žiaduce, aby... sa [prijali] opatrenia na ďalšiu liberalizáciu pravidiel týkajúcich sa pohybu osôb a motorových vozidiel cestujúcich medzi členskými štátmi; ...

keďže takéto uvoľnenie pravidiel týkajúcich sa pohybu cestujúcich predstavuje ďalšie opatrenie smerom k vzájomnému otvoreniu svojich trhov členskými štátmi a vytvoreniu podobných podmienok, aké sú na domácom trhu;

keďže zrušenie kontrol zelených kariet pre vozidlá, ktoré sa obvykle nachádzajú v členskom štáte a vstupujú na územie iného členského štátu, sa môže vykonať...“

- 4 Článok 1 prvej smernice stanovuje:

„Na účely tejto smernice:

1. ‚vozidlo‘ znamená akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené;

...“

- 5 V zmysle článku 3 ods. 1 tejto smernice:

„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 4 všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením. Rozsah krytia zodpovednosti a podmienky tohto krytia sa určia na základe týchto opatrení.“

- 6 Článok 4 uvedenej smernice stanovuje:

„Členský štát môže konať odchylné od článku 3, pokiaľ ide o:

...

b) určité typy vozidiel alebo určité vozidlá, ktoré majú osobitnú tabuľku; zoznam takýchto typov alebo takýchto vozidiel zostaví príslušný štát a oznámi ho ostatným členským štátom a [Európskej komisii].

...“

7 Článok 1 ods. 1 druhej smernice Rady 84/5/EHS z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. ES L 8, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3, ďalej len „druhá smernica“) stanovuje:

„Poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 [prvej smernice] povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví.“

8 Odsek 2 uvedeného článku stanovuje minimálne sumy, ktoré musia byť týmto povinným poistením zaručené. Tieto sumy boli prehodnotené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/14/ES z 11. mája 2005, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. EÚ L 149, s. 14), ktorou sa do druhej smernice zaviedlo aj ustanovenie o pravidelnom prehodnocovaní týchto súm v závislosti od vývoja európskeho indexu spotrebiteľských cien.

9 V zmysle článku 1 ods. 4 prvého pododseku druhej smernice „každý členský štát zriadi alebo poverí orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody najmenej do výšky povinného poistenia za škodu na majetku alebo ujmy na zdraví spôsobené neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie“. Štvrtý pododsek tohto ustanovenia okrem iného stanovoval, že „členské štáty môžu obmedziť alebo vylúčiť vyplatenie náhrady týmto orgánom v prípade, že došlo k škode na majetku neidentifikovaným vozidlom“. Táto možnosť však bola následne vylúčená smernicou 2005/14, „ak... orgán vyplatil náhradu škody za vážnu osobnú ujmu ktorémukoľvek poškodenému pri tej istej nehode, pri ktorej bola škoda na majetku zapríčinená neidentifikovaným vozidlom“.

10 Článok 2 ods. 1 druhej smernice stanovuje:

„Každý členský štát prijme vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistnej zmluve vydané v súlade s článkom 3 ods. 1 [prvej smernice], ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

- osobami, ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené, alebo
- osobami, ktoré nevlastnia preukaz umožňujúci im viesť príslušné vozidlo, alebo
- osobami, ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla

sa považujú na účely článku 3 ods. 1 [prvej smernice] za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou.

...“

11 V zmysle článku 3 druhej smernice:

„Rodinní príslušníci poistenej osoby, vodiča alebo akejkoľvek inej osoby zodpovednej podľa občianskeho práva v prípade nehody a ktorej zodpovednosť je krytá poistením uvedeným v článku 1 ods. 1, nesmú byť na základe toho vztáhu vylúčené z poistenia, pokiaľ ide o ujmy na ich zdraví.“

- 12 Článok 1 tretej smernice Rady 90/232/EHS zo 14. mája 1990 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. ES L 129, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249), zmenenej a doplnenej smernicou 2005/14 (ďalej len „tretia smernica“), stanovuje:

„... Poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 [prvej smernice] bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúce z prevádzky vozidla.

Členské štáty vykonajú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa každé zákonné alebo zmluvné ustanovenie obsiahnuté v poistení, ktoré vylučuje cestujúceho z takého krytia na základe toho, že vedel alebo mal vedieť, že vodič vozidla bol v čase nehody pod vplyvom alkoholu alebo inej omamnej látky, považovalo za neplatné, pokiaľ ide o nároky na náhradu škody takéhoto cestujúceho.

...“

- 13 Článok 1a tretej smernice stanovuje:

„Poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 [prvej smernice] pokrýva ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, ktorí sú v následku nehody s účasťou motorového vozidla oprávnení na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom. ...“

- 14 V zmysle článku 4c tejto smernice:

„Poistovacie spoločnosti sa nespoliehajú na prekročenia voči poškodenej strane [sa nemôžu odvolávať na spoluúčasť poškodenej strany – *neoficiálny preklad*] pri nehode, pokiaľ ide o poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 [prvej smernice].“

- 15 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES zo 16. mája 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o zmene a doplnení smerníc Rady č. 73/239/EHS a 88/357/EHS (štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel) (Ú. v. ES L 181, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331) vo svojom článku 3 s názvom „Priamy nárok“ stanovuje:

„Každý členský štát zabezpečí, aby poškodené osoby... [mali] priamy nárok voči poisťovni, ktorá poistila zodpovednú osobu.“

- 16 Okrem toho prvá smernica Rady 73/239/EHS z 24. júla 1973 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení vzťahujúcich sa na začatie a vykonávanie priameho poistenia s výnimkou životného poistenia (Ú. v. ES L 288, s. 3; Mim. vyd. 06/001, s. 14), zmenená a doplnená smernicou Rady 84/641/EHS z 10. decembra 1984 (Ú. v. ES L 339, s. 21; Mim. vyd. 06/001, s. 109), vo svojom článku 1 stanovuje:

„1. Táto smernica upravuje začatie a vykonávanie samostatnej zárobkovej činnosti v priamom poistení..., ktorú vykonávajú podnikateľské subjekty usadené na území členského štátu, alebo ktoré sa tam chcú usadiť.

...

3. Klasifikácia činností uvedených v tomto článku podľa odvetví sa nachádza v prílohe.“

17 Príloha tejto smernice spresňuje:

„A. Klasifikácia rizík podľa poistných odvetví ...

10. Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel Celá zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou pozemných motorových vozidiel (vrátane zodpovednosti dopravcu). ...“

Slovenské právo

18 § 15 zákona o povinnom poistení vozidiel (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, ďalej len „ZOZP“) stanovuje:

„Vlastník vozidla je povinný uzatvoriť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám pri prevádzke vozidla: smrť, ujmu na zdraví, zdravotné ťažkosti, zničenie a poškodenie majetku..., okrem zodpovednosti za škodu na majetku, ktorú prevzal dopravca. ...“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

19 Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že 13. augusta 2007 traktor s vlečkou pri ukladaní balíkov sena na povahu stodoly po zaradení spätného chodu na dvore farmy, aby umiestnil vlečku do tejto stodoly, narazil do rebríka, na ktorom stál D. Vnuk, čo malo za následok jeho pád. D. Vnuk podal proti poisťovni Zavarovalnica Triglav, v ktorej majiteľ traktora uzavrel zmluvu o povinnom poistení, žalobu, ktorou sa domáhal zaplata sumy vo výške 15 944,10 eura ako náhrady jeho nemajetkovej ujmy zvýšenej o úroky z omeškania.

20 Prvostupňový súd túto žalobu zamietol. Odvolací súd zamietol odvolanie, ktoré D. Vnuk podal proti uvedenému rozsudku, pričom uviedol, že povinné poistenie motorových vozidiel sa vzťahuje na škodu spôsobenú použitím traktora ako dopravného prostriedku, nie však na škody spôsobené použitím traktora ako stroja alebo pohonu.

21 Vnútroštátny súd umožnil D. Vnukovi podať proti tomuto poslednému rozhodnutiu dovolanie v rozsahu, v akom sa týka otázky použitia traktora ako „vozidla“ v zmysle § 15 ZOZP.

22 D. Vnuk pred vnútroštátnym súdom tvrdí, že pojem „používanie vozidla v prevádzke“ sa nemôže obmedzovať na jazdu po verejných komunikáciách a že okrem toho v čase, keď došlo ku skutočnosti, ktorá zakladá nárok na náhradu škody dotknutej vo veci samej, bol celok tvorený traktorom a jeho vlečkou vozidlom v prevádzke a že išlo o ukončenie jazdy. Zavarovalnica Triglav naproti tomu tvrdí, že spor v konaní vo veci samej sa netýka použitia traktora ako vozidla určeného na cestnú premávku, ale jeho použitia v rámci práce pred stodolou na farme.

23 Vnútroštátny súd uvádza, že ZOZP nedefinuje pojem „používanie vozidla“, ale že túto medzeru vyplňa judikatúra. V tejto súvislosti uvádza, že hlavným cieľom povinného poistenia v zmysle ZOZP je socializácia rizika a nevyhnutnosť postarať sa o potreby poškodených a cestujúcich v rámci verejnej cestnej premávky. Podľa vnútroštátneho súdu v zmysle slovenskej judikatúry na účely posúdenia, či sa na danú škodu vzťahuje povinné poistenie, nie je rozhodujúca skutočnosť, či táto škoda vznikla na verejnej komunikácii. Povinné poistenie sa však nevzťahuje na situáciu, keď sa vozidlo používa ako stroj, napríklad na poľnohospodárskych plochách, keďže v takom prípade nejde o cestnú premávku.

24 Vnútroštátny súd tvrdí, že niektoré smernice o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – teda prvá až tretia smernica, štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel, ako aj smernica 2005/14 (ďalej spolu len „smernice o povinnom poistení“) – odkazujú na „prevádzku“,

„cestnú premávku“ alebo aj na „účastníkov cestnej premávky“, ale nešpecifikujú, čo sa môže považovať za prevádzku vozidiel a čo je v tejto súvislosti rozhodujúcim kritériom. Je teda možné domnievať sa, že povinné poistenie sa vzťahuje na škody spôsobené vozidlom len v rámci cestnej premávky alebo že sa vzťahuje na každú škodu, ktorá je určitým spôsobom spojená s používaním alebo fungovaním vozidla, bez ohľadu na to, či predmetnú situáciu je, alebo nie je možné definovať ako situáciu v rámci prevádzky.

- 25 Za týchto okolností Vrhovno sodišče (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa pojem ‚prevádzka vozidiel‘ podľa článku 3 ods. 1 [prvej smernice] vykladať v tom zmysle, že nezahŕňa okolnosti konkrétneho prípadu, keď poistenec žalovanej pri ukladaní balíkov sena v stodole traktorom s vlečkou narazil do rebríka, na ktorom stál žalobca, keďže nešlo o situáciu v cestnej premávke?“

O návrhoch na opätovné začatie ústnej časti konania

- 26 Podaním doručeným do kancelárie Súdneho dvora 28. marca 2014 Írsko navrhlo Súdnemu dvoru nariadiť opätovné začatie ústnej časti konania na základe článku 83 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora. Na podporu svojho návrhu sa tento členský štát odvoláva na potrebu obmedziť v prípade, že sa Súdny dvor bude riadiť návrhmi, ktoré predložil generálny advokát, časové účinky rozsudku, ktorý bude vyhlásený, a v dôsledku toho na potrebu opätovného začatia ústnej časti konania, aby mohol predložiť tvrdenia na podporu svojho návrhu na časové obmedzenie účinkov rozsudku.
- 27 Podaniami doručenými do kancelárie Súdneho dvora 15. a 21. mája 2014 vláda Spojeného kráľovstva a nemecká vláda takisto navrhli, aby Súdny dvor nariadil opätovné začatie uvedenej ústnej časti konania na základe toho istého článku 83. Na podporu svojho návrhu vláda Spojeného kráľovstva tvrdí, že návrhy, ktoré predložil generálny advokát, sa vyznačujú viacerými pochybeniami, ku ktorým by chcela predložiť svoje pripomienky. Nemecká vláda tvrdí, že uvedené návrhy vychádzajú z tvrdenia, o ktorom sa nemali možnosť vyjadriť účastníci konania, a to z existencie možnej medzery v prvej smernici, ktorá by sa mala vyplniť, a že Súdny dvor nemá dostatok informácií na rozhodnutie.
- 28 Podľa článku 83 rokovacieho poriadku Súdny dvor môže kedykoľvek po vypočutí generálneho advokáta rozhodnúť o opätovnom začatí ústnej časti konania, najmä ak usúdi, že nemá dostatok informácií, alebo ak účastník konania uviedol po skončení tejto časti konania novú skutočnosť, ktorá môže mať rozhodujúci vplyv na rozhodnutie Súdneho dvora, alebo ak sa má vo veci rozhodnúť na základe tvrdenia, o ktorom sa nemali možnosť vyjadriť účastníci konania alebo subjekty oprávnené podľa článku 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie.
- 29 V prejednávanej veci Súdny dvor po vypočutí generálneho advokáta zastáva názor, že má dostatok informácií na to, aby odpovedal na otázku položenú vnútroštátnym súdom, a že vec nemusí byť skúmaná vzhľadom na novú skutočnosť, ktorá môže mať rozhodujúci vplyv na jeho rozhodnutie, alebo na tvrdenie, o ktorom sa pred ním nemali možnosť vyjadriť účastníci konania.
- 30 Okrem toho, pokiaľ ide o kritiku návrhov generálneho advokáta, na jednej strane treba pripomenúť, že Štatút Súdneho dvora a jeho rokovací poriadok neupravujú možnosť účastníkov konania podať pripomienky v reakcii na návrhy prednesené generálnym advokátom (uznesenie Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, bod 2, a rozsudok Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, bod 29).
- 31 Na druhej strane na základe článku 252 druhého odseku ZFEÚ má generálny advokát za úlohu neustranne a nezávisle predkladať na verejných zasadnutiach odôvodnené návrhy v prípadoch, ktoré si v súlade so Štatútom Súdneho dvora vyžadujú jeho účasť. V tejto súvislosti ani návrhy generálneho advokáta, ani odôvodnenie, ktorým k nim dospel, nie sú pre Súdny dvor záväzné. V dôsledku toho

nesúhlas účastníka konania s návrhmi generálneho advokáta nemôže sám osebe predstavovať dôvod na opätovné začatie ústnej časti konania, a to bez ohľadu na otázky, ktoré generálny advokát v týchto návrhoch skúmal (rozsudky Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, bod 26; E.ON Energie/Komisia, C-89/11 P, EU:C:2012:738, bod 62, a Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, bod 30).

- 32 Návrhy nemeckej vlády, Írska a vlády Spojeného kráľovstva na nariadenie opätovného začatia ústnej časti konania musia byť v dôsledku toho zamietnuté.

O prejudiciálnej otázke

- 33 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 1 prvej smernice vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“ sa vzťahuje na také okolnosti, akými sú okolnosti dotknuté vo veci samej, teda na pohyb traktora na dvore farmy, ktorého cieľom je umiestniť vlečku tohto traktora do stodoly.
- 34 Nemecká vláda a Írsko tvrdia, že povinné poistenie stanovené v článku 3 ods. 1 prvej smernice sa vzťahuje len na situácie v cestnej premávke, a teda že sa neuplatňuje na také okolnosti, akými sú okolnosti dotknuté vo veci samej.
- 35 Naproti tomu Komisia zastáva názor, že toto ustanovenie sa vzťahuje na používanie vozidiel buď ako dopravných prostriedkov, alebo ako strojov v akomkoľvek priestore, či už vo verejnom, alebo v súkromnom, v ktorom môžu vzniknúť riziká spojené s používaním vozidiel, bez ohľadu na to, či sa tieto vozidlá pohybujú, alebo nie.
- 36 Podľa článku 3 ods. 1 prvej smernice každý členský štát prijme v súlade s jej článkom 4 všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.
- 37 Pojem vozidlo je spresnený v článku 1 bode 1 uvedenej smernice, v zmysle ktorého sa za „vozidlo“ podľa tejto smernice považuje „akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené“.
- 38 Treba konštatovať, že traktor s vlečkou tejto definícii zodpovedá. V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že táto definícia sa nezaobera spôsobom, akým sa predmetné vozidlo používa alebo sa môže používať. Skutočnosť, že traktor, prípadne s vlečkou, sa za určitých okolností môže použiť ako poľnohospodársky stroj, nemá vplyv na konštatovanie, že takéto vozidlo zodpovedá pojmu „vozidlo“ uvedenému v článku 1 bode 1 prvej smernice.
- 39 V každom prípade z toho nevyhnutne nevyplýva, že traktor s vlečkou podlieha povinnému poisteniu zodpovednosti za škodu stanovenému v článku 3 ods. 1 uvedenej smernice. Podľa tohto ustanovenia je totiž na jednej strane nevyhnutné, aby sa toto vozidlo obvykle nachádzalo na území členského štátu, pričom ide o podmienku, o ktorú v spore vo veci samej nejde. Na druhej strane podľa článku 4 písm. b) tejto smernice môže každý členský štát konať odchyľne od článku 3, pokiaľ ide o určité typy vozidiel alebo určité vozidlá, ktoré majú osobitnú tabuľku, pričom zoznam takýchto typov alebo vozidiel zostaví tento štát a oznámi ho ostatným členským štátom a Komisii.
- 40 Z toho vyplýva, že na traktor s vlečkou sa vzťahuje povinnosť stanovená v článku 3 ods. 1 prvej smernice, ak sa obvykle nachádza na území členského štátu, ktorý tento typ vozidla nevyklúčil z pôsobnosti tohto ustanovenia.

- 41 Pokiaľ ide o otázku, či sa na pohyb traktora na dvore farmy, ktorého cieľom je umiestniť vlečku tohto traktora do stodoly, vzťahuje pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení, na úvod treba uviesť, že tento pojem nie je možné ponechať na posúdenie každého členského štátu.
- 42 Ani článok 1 prvej smernice, ani jej článok 3 ods. 1, ani žiadne iné ustanovenie tejto smernice alebo iných smerníc o povinnom poistení totiž v súvislosti s týmto pojmom neodkazujú na právo členských štátov. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora však z potreby jednotného uplatňovania práva Únie, ako aj zo zásady rovnosti vyplýva, že znenie ustanovenia práva Únie, ktoré neobsahuje žiadny výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a rozsah pôsobnosti, si v zásade vyžaduje samostatný a jednotný výklad v celej Európskej únii, ktorý musí zohľadňovať nielen znenie tohto ustanovenia, ale aj jeho kontext a ciele sledovaný právnu úpravou, ktorej je súčasťou (pozri v tomto zmysle rozsudok Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, body 19 a 21, ako aj citovanú judikatúru).
- 43 Pokiaľ ide v prvom rade o pojmy použité v článku 3 ods. 1 prvej smernice, z porovnania rozličných jazykových znení tohto ustanovenia vyplýva, že tieto jazykové znenia sa líšia, pokiaľ ide o typ situácie, na ktorú sa vzťahuje povinnosť poistenia, ktorú toto ustanovenie stanovuje, pričom tieto odlišnosti sa objavujú v samotnom názve tejto smernice, najmä v jej anglickom a francúzskom znení.
- 44 Vo francúzštine, ako aj v španielčine, gréčtine, taliančine, holandčine, poľštine a portugalcine uvedený článok 3 ods. 1 odkazuje na povinnosť zabezpečiť zodpovednosť za škodu spôsobenú „prevádzkou“ vozidiel, čo je možné chápať tak, že táto povinnosť poistenia sa vzťahuje len na nehody spôsobené v súvislosti s cestnou premávkou, ako tvrdia nemecká vláda a Írsko.
- 45 Anglické, ako aj bulharské, české, estónske, lotyšské, maltské, slovenské, slovinské a fínske znenie toho istého ustanovenia však bez ďalšieho spresnenia odkazujú na pojem „používanie“ vozidiel, zatiaľ čo dánske, nemecké, litovské, maďarské, rumunské a švédské znenie tohto ustanovenia odkazujú ešte všeobecnejšie na povinnosť uzavrieť poistenie zodpovednosti za škodu v prípade vozidiel, čím zjavne ukladajú povinnosť zabezpečiť zodpovednosť za škodu vyplývajúcu z používania alebo fungovania vozidla bez ohľadu na to, či takéto používanie alebo fungovanie nastane v rámci cestnej premávky.
- 46 Podľa ustálenej judikatúry nie je možné uprednostniť čisto doslovný výklad jednej alebo viacerých jazykových verzií viacjazyčného textu práva Únie s vylúčením ostatných verzií, keďže jednotné uplatňovanie ustanovení práva Únie vyžaduje, aby sa tieto ustanovenia vykladali najmä vzhľadom na znenia vypracované vo všetkých jazykoch (pozri v tomto zmysle rozsudky Janý a i., C-268/99, EU:C:2001:616, bod 47 a citovanú judikatúru, ako aj Komisia/Španielsko, C-189/11, EU:C:2013:587, bod 56 a citovanú judikatúru). V prípade rozporu medzi rôznymi jazykovými zneniami textu Únie sa má predmetné ustanovenie vykladať v závislosti od všeobecnej systematiky a účelu právnej úpravy, ktorého je súčasťou (pozri v tomto zmysle rozsudky ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, bod 16 a citovanú judikatúru; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, bod 48, ako aj Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, bod 39).
- 47 V druhom rade sa teda treba zamerať na všeobecnú systematiku a účel právnej úpravy Únie v oblasti povinného poistenia, ktorej súčasťou je článok 3 ods. 1 prvej smernice.
- 48 V tejto súvislosti treba uviesť, že žiadna zo smerníc o povinnom poistení neobsahuje definíciu toho, čo treba rozumieť pod pojmami „nehoda“, „škoda“, „prevádzka“ alebo „používanie“ vozidiel v zmysle týchto smerníc.
- 49 Tieto pojmy je však potrebné chápať vzhľadom na dvojaký cieľ, a to cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami a cieľ liberalizácie pohybu osôb a tovarov s vyhlídkou realizácie vnútorného trhu, ktorý sledujú tieto smernice.

- 50 Prvá smernica je súčasťou skupiny smerníc, ktorých cieľom je postupne spresniť povinnosti členských štátov v oblasti zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Súdny dvor pritom opakovane rozhodol, že z odôvodnení prvej a druhej smernice vyplýva, že tieto smernice smerujú k zabezpečeniu voľného pohybu tak vozidiel bežne sa nachádzajúcich na území Únie, ako aj osôb vnútri nich, a tiež opakovane rozhodol, že tieto smernice majú za cieľ zabezpečiť porovnateľné zaobchádzanie s poškodenými účastníkmi nehôd spôsobených týmito vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Únie k nehode došlo (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, bod 13, ako aj Csonka a i., C-409/11, EU:C:2013:512, bod 26 a citovanú judikatúru).
- 51 Aj keď najmä z piateho až siedmeho odôvodnenia prvej smernice vyplýva, že cieľom tejto smernice je liberalizácia pravidiel týkajúcich sa pohybu osôb a motorových vozidiel medzi členskými štátmi s vyhlídkou na vytvorenie vnútorného trhu zrušením kontrol zelených kariet vykonávaných na hraniciach členských štátov, táto smernica sleduje aj cieľ ochrany poškodených (pozri v tomto zmysle rozsudok Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, bod 18).
- 52 Navyše vývoj právnej úpravy Únie v oblasti povinného poistenia ukazuje, že tento cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami normotvorca Únie konštantne sledoval a posilňoval.
- 53 Uvedené vyplýva konkrétne najmä z článkov 1 až 3 druhej smernice. Článok 1 tejto smernice tak stanovuje, že poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 prvej smernice povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmu na zdraví. Druhá smernica tiež členským štátom ukladá povinnosť zriadiť orgán, ktorého úlohou je zabezpečiť náhradu škody v prípade škôd spôsobených neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie, a stanoviť minimálne sumy krytia. Článok 2 tejto smernice obmedzil rozsah ustanovení o vylúčení z poistného krytia stanovených zákonom alebo zmluvou, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou spôsobenou užívaním alebo riadením poisteného vozidla niektorými osobami. Článok 3 uvedenej smernice rozšíril poistenie na ujmy na zdraví rodinných príslušníkov poistenej osoby, vodiča alebo akejkoľvek inej osoby zodpovednej v prípade nehody.
- 54 Ďalej tretia smernica svojím článkom 1 najmä rozšírila poistné krytie na ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča a štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel okrem iného zaviedla svojím článkom 3 priamy nárok poškodených osôb voči poisťovni, ktorá poistila zodpovednú osobu.
- 55 Napokon smernica 2005/14 svojimi článkami 2 a 4 zmenila druhú a tretiu smernicu, predovšetkým upravila minimálne sumy krytia a stanovila ich pravidelné prehodnocovanie, rozšírila rozsah činnosti orgánu zriadeného druhou smernicou, ako aj poistné krytie uvedené v článku 3 ods. 1 prvej smernice na ujmy na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest. Zaviedla aj nové obmedzenie, pokiaľ ide o možnosť uplatniť niektoré ustanovenia o vylúčení z poistného krytia, a zakázala odvolávať sa na spoluúčasť osoby poškodenej v dôsledku nehody, pokiaľ ide o poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 prvej smernice.
- 56 Vzhľadom na všetky tieto skutočnosti a najmä na cieľ ochrany, ktorý sledujú prvá až tretia smernica, sa nie je možné domnievať, že normotvorca Únie mal v úmysle vylúčiť z ochrany poskytovanej týmito smernicami osoby poškodené v dôsledku nehody spôsobenej používaním vozidla, ak je toto používanie v súlade s jeho obvyklou funkciou.
- 57 V tejto súvislosti treba tiež zdôrazniť, že podľa časti A prílohy smernice 73/239, zmenenej a doplnenej smernicou 84/641, poistné odvetvie týkajúce sa „[zodpovednosti] za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel“ zahŕňa „[celú] zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou pozemných motorových vozidiel (vrátane zodpovednosti dopravcu)“.

- 58 V prejednávanej veci treba uviesť, že na jednej strane, ako vyplýva z informácií zverejnených Komisiou, Slovinská republika z pôsobnosti článku 3 ods. 1 prvej smernice nevylúčila na základe článku 4 písm. b) prvej smernice žiadny typ vozidla. Na druhej strane podľa informácií poskytnutých vnútroštátnym súdom bola nehoda, ktorá viedla k vzniku sporu vo veci samej, spôsobená vozidlom po zaradení spätného chodu, aby sa premiestnilo na dané miesto, a teda bola zjavne spôsobená použitím vozidla, ktoré bolo v súlade s jeho obvyklou funkciou, pričom vnútroštátnemu súdu prináleží, aby to overil.
- 59 Za týchto okolností a vzhľadom na všetky úvahy uvedené vyššie treba na položenú prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 1 prvej smernice sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou. Uvedený pojem by sa teda mohol vzťahovať na pohyb traktora na dvore farmy, ktorého cieľom je umiestniť vlečku tohto traktora do stodoly, ako v konaní vo veci samej, pričom vnútroštátnemu súdu prináleží, aby to overil.

O trovách

- 60 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

Článok 3 ods. 1 smernice Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v tomto ustanovení sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou. Uvedený pojem by sa teda mohol vzťahovať na pohyb traktora na dvore farmy, ktorého cieľom je umiestniť vlečku tohto traktora do stodoly, ako v konaní vo veci samej, pričom vnútroštátnemu súdu prináleží, aby to overil.

Podpisy