



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (šiesta komora)

z 20. decembra 2017*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Smernica 2009/103/ES – Článok 3 prvý odsek – Pojem ‚prevádzka vozidiel‘ – Vnútroštátna právna úprava, ktorá vylučuje vedenie motorových vozidiel na komunikáciách a terénoch, ktoré nie sú ‚vhodné na prevádzku‘ s výnimkou tých, ktoré sa ‚bežne používajú‘, hoci nie sú na tento účel vhodné“

Vo veci C-334/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Audiencia Provincial de Albacete (Provinčný súd Albacete, Španielsko) z 23. mája 2016 a doručený Súdnemu dvoru 15. júna 2016, ktorý súvisí s konaním:

José Luis Núñez Torreiro

proti

AIG Europe Limited, Sucursal en España, predtým Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

SÚDNY DVOR (šiesta komora),

v zložení: predseda šiestej komory C. G. Fernlund, sudcovia A. Arabadžiev (spravodajca) a E. Regan,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: L. Carrasco Marco, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 5. apríla 2017,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- AIG Europe Limited, Sucursal en España a Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UNESPA), v zastúpení: J. Marín López, abogado,
- španielska vláda, v zastúpení: V. Ester Casas, splnomocnená zástupkyňa,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Mentgen, splnomocnení zástupcovia,
- Írsko, v zastúpení: A. Joyce, L. Williams a G. Hodge, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci G. Gilmore, barrister,

* Jazyk konania: španielčina.

- Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska, v zastúpení: J. Kraehling, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci A. Bates, barrister,
- Európska komisia, v zastúpení: J. Rius a K.-P. Wojcik, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 14. júna 2017,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 a 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 263, 2009, s. 11).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi pánom Joséom Luisom Núñezom Torreírom a AIG Europe Limited, Sucursal en España, predtým Chartis Europe Limited, Sucursal en España (ďalej len „AIG“), spolu s Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (Španielska asociácia poisťovní a zaistovní), vo veci zaplatenia náhrady škody z dôvodu povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (ďalej len „povinné poistenie“) v dôsledku nehody, ku ktorej došlo vo vojenskom výcvikovom priestore.

Právny rámec

Právo Únie

- 3 Odôvodnenia 1, 2 a 20 smernice 2009/103 uvádzajú:
 - „(1) Smernica 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, 1972, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10)], druhá smernica 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, 1984, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3)], tretia smernica 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, 1990, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249)] a 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, 2000, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331)] boli opakovane podstatným spôsobom zmenené a doplnené. V záujme jasnosti a prehľadnosti by sa mali tieto štyri smernice, ako aj smernica Európskeho parlamentu a Rady [2005/14 z 11. mája 2005, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 72/166, 84/5, 88/357/EHS a 90/232/EHS, a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. EÚ L 149, 2005, s. 14)], kodifikovať.
 - (2) Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel je osobitne dôležité pre občanov Európy, či sú držiteľmi poistenia alebo poškodenými pri nehode. Je takisto dôležité pre poisťovacie spoločnosti, keďže tvorí dôležitú časť obchodu s neživotným poistením v [Únii].

Poistenie motorových vozidiel taktiež vplýva na voľný pohyb osôb a vozidiel. Preto by kľúčovým cieľom činnosti [Únie] v oblasti finančných služieb malo byť posilnenie a konsolidácia vnútorného trhu poistenia motorových vozidiel.

...

(20) Obete nehôd motorových vozidiel majú mať zaručenú porovnateľnú starostlivosť bez ohľadu na to, kde v [Únii] sa nehoda stala.“

4 Podľa článku 1 tejto smernice:

„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 Článok 3 uvedenej smernice stanovuje:

„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 všetky vhodné 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 opatrení uvedených v prvom pododseku [odseku – *neoficiálny preklad*].

...

Poistenie uvedené v prvom pododseku [odseku – *neoficiálny preklad*] povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví.“

6 Článok 5 tej istej smernice stanovuje:

„1. Každý členský štát môže konať odchyľne od článku 3, pokiaľ ide o určité fyzické alebo právnické osoby, verejnoprávne alebo súkromnoprávne; zoznam takýchto osôb zostaví príslušný členský štát a oznámi ho ostatným členským štátom a Komisii.

...

2. Každý členský štát môže konať odchyľne od ustanovení článku 3, pokiaľ ide o 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 Komisii.

...“

7 Článok 29 smernice 2009/103 znie takto:

„Smernice [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] a [2005/14] ... sa zrušujú...

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe II.“

Španielske právo

- 8 Článok 1 Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (zákon o zodpovednosti za škodu a poistení prevádzky motorových vozidiel), kodifikovaný prostredníctvom Real Decreto Legislativo 8/2004 (kráľovský zákonný dekrét č. 8/2004) z 29. októbra 2004 (BOE č. 267 z 5. novembra 2004, s. 3662) (ďalej len „zákon o zodpovednosti za škodu a poistení motorových vozidiel“), stanovuje:

„1. Vodič motorového vozidla zodpovedá na základe rizika spojeného s vedením motorového vozidla za ujmu na zdraví alebo škodu na majetku z dôvodu prevádzky.

...

6. Pojmy ‚motorové vozidlá‘ a ‚prevádzková udalosť‘ definuje na účely tohto zákona vykonávací predpis. Za prevádzkovú udalosť sa v každom prípade nepovažuje použitie motorového vozidla ako nástroja na spáchanie úmyselných trestných činov proti osobám a majetku.“

- 9 Článok 7 ods. 1 zákona o zodpovednosti za škodu a poistení motorových vozidiel stanovuje:

„Poistovateľ musí v rámci povinného poistenia a na jeho základe vyplatiť poškodenému sumu zodpovedajúcu ujme na zdraví a škode na majetku, ktoré mu vznikli, ako aj výdavky a inú ujmu, na ktoré má nárok podľa príslušnej právnej úpravy. Tejto povinnosti sa zbaví len vtedy, keď preukáže, že daná udalosť nezakladá zodpovednosť za škodu podľa článku 1 tohto zákona.

...“

- 10 Článok 2 Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (kráľovský dekrét 1507/2008 o schválení nariadenia o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel) z 12. septembra 2008 (BOE č. 222 z 13. septembra 2008, s. 37487) (ďalej len „nariadenie o povinnom poistení“) znie:

„1. Na účely zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a krytie povinného poistenia upraveného v tomto nariadení sa za prevádzkové udalosti považujú udalosti vyplývajúce z rizika spôsobeného vedením motorových vozidiel v zmysle predchádzajúceho článku, a to tak v garážach a na parkoviskách, ako aj na verejných a súkromných komunikáciách alebo pozemkoch, ktoré sú vhodné na prevádzku motorových vozidiel, nachádzajúcich sa v obci alebo mimo obce, ako aj na komunikáciách alebo pozemkoch, ktoré nie sú vhodné na takú prevádzku, ale sa bežne používajú.

...“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 11 Dňa 28. júna 2012 sa pán Núñez Torreiro, ktorý je dôstojníkom španielskej armády, zúčastnil na nočných vojenských cvičeniach vo vojenskom výcvikovom priestore nachádzajúcom sa v Chinchille (Španielsko), keď sa vojenské kolesové terénne vozidlo typu „Anibal“ (ďalej len „predmetné vozidlo“), povinne poistené v spoločnosti AIG, v ktorom bol spolujazdcom, prevrátilo, čím mu boli spôsobené rôzne zranenia. Toto vozidlo sa nepohybovalo v zóne pre kolesové vozidlá, ale v zóne pre pásové vozidlá.
- 12 Pán Núñez Torreiro žiadal na základe článku 7 zákona o zodpovednosti za škodu a poistení motorových vozidiel od spoločnosti AIG zaplatiť sumu vo výške 15 300,56 eura ako náhradu škody, ktorú utrpel pri tejto nehode.

13. AIG sa odvolala na článok 1 ods. 6 zákona o zodpovednosti za škodu a poistení motorových vozidiel v spojení s článkom 2 nariadenia o povinnom poistení a nesúhlasila so zaplatením tejto sumy z dôvodu, že nehoda nevyplývala z „prevádzkovej udalosti“, keďže k nej došlo vtedy, keď sa predmetné vozidlo pohybovalo vo vojenskom výcvikovom priestore, do ktorého je vjazd obmedzený všetkým nevojenským vozidlám. Táto poisťovacia spoločnosť sa totiž domnievala, že tento terén nie je „vhodný na prevádzku“ a navyše sa „bežne nepoužíva“ v zmysle článku 2 tohto nariadenia.
14. Pán Núñez Torreiro podal proti spoločnosti AIG žalobu na Juzgado de Primera Instancia n. 1 de Albacete (Súd prvého stupňa č. 1 Albacete, Španielsko). Uvedený súd rozsudkom z 3. novembra 2015 zamietol žalobu dotknutej osoby z dôvodu, že jej zranenia neboli dôsledkom „prevádzkovej udalosti“ vzhľadom na to, že vozidlo, v ktorom sa nachádzal, prechádzalo terénom, ktorý nebol na tento účel vhodný a ktorý sa ani bežne nepoužíval.
15. Pán Núñez Torreiro podal proti tomuto rozsudku odvolanie na vnútroštátny súd, Audiencia Provincial de Albacete (Provinčný súd Albacete, Španielsko), pričom tvrdil, že článok 1 ods. 6 zákona o zodpovednosti za škodu a poistení motorových vozidiel v spojení s článkom 2 nariadenia o povinnom poistení sa má vykladať reštriktívne podľa záverov, ktoré vyplývajú z rozsudku zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že zodpovednosť poisťiteľa nemožno vylúčiť, pokiaľ je vozidlo použité v súlade s jeho obvyklou funkciou.
16. Vnútroštátny súd má pochybnosti o zlučiteľnosti článku 1 ods. 6 a článku 7 ods. 1 zákona o zodpovednosti za škodu a poistení motorových vozidiel v spojení s článkom 2 nariadenia o povinnom poistení s článkom 3 smernice 2009/103, pretože účinkom týchto ustanovení vnútroštátneho práva je v určitých situáciách, ako sú tie, ktoré sú predmetom sporu prejednávaneho uvedeným súdom, že zodpovednosť súvisiaca s používaním motorových vozidiel nemusí byť povinne krytá poistením. Vnútroštátny súd sa domnieva, že jedinými výnimkami z tejto povinnosti sú výnimky uvedené v článku 5 tejto smernice. Uvedený súd okrem toho uvádza, že Súdny dvor v rozsudku zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) rozhodol najmä, že pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 smernice 2009/103 nemožno ponechať na posúdenie každého členského štátu.
17. Z toho podľa vnútroštátneho súdu vyplýva, že členské štáty môžu stanoviť výnimky z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel alebo z pojmu „prevádzka vozidiel“ iba v rámci článku 5 smernice 2009/103 alebo v prípadoch, keď sa dotknuté vozidlo nepoužíva v súlade s jeho obvyklou funkciou. Výnimky z pojmu „prevádzková udalosť“ vyplývajúce z obmedzenia podľa článku 2 ods. 1 nariadenia o povinnom poistení takých udalostí na udalosti, ku ktorým došlo v teréne „vhodnom na prevádzku“ alebo ktorý sa „bez toho, aby bol vhodný na tento účel, bežne používa“, sú teda nezlučiteľné s právom Únie. Rovnako to bude aj v súvislosti s článkom 2 ods. 2 a 3 tohto nariadenia, ktorý stanovuje výnimku z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich používanie na pretekárskych okruhoch, v prístavoch a na letiskách, a tiež ako nástroj pri priemyselnej alebo poľnohospodárskej činnosti alebo na spáchanie úmyselných trestných činov.
18. Za týchto podmienok sa Audiencia Provincial de Albacete (Provinčný súd Albacete) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu tiesto prejudiciálne otázky:
1. Môže byť pojem ‚prevádzka vozidiel‘ alebo ‚prevádzková udalosť‘ ako riziko, ktoré má byť kryté poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú používaním a prevádzkou motorových vozidiel, na ktorý odkazuje právna úprava Únie (najmä článok 3 smernice 2009/103), definovaný vo vnútroštátnej právnej úprave členského štátu inak než v právnej úprave Únie?
 2. V prípade kladnej odpovede na uvedenú otázku možno z tohto pojmu vylúčiť (okrem určitých osôb, poznávacích značiek alebo typov vozidiel, ako sa uvádza v článku 5 ods. 1 a 2 smernice 2009/103) prípady prevádzky podľa miesta prevádzky, napríklad na komunikáciách alebo v teréne, ktoré ‚nie sú vhodné‘ na prevádzku?

3. Možno z pojmu „prevádzková udalosť“ rovnako vylúčiť určité spôsoby použitia vozidla súvisiace s jeho účelom (napríklad jeho používanie na športové, priemyselné alebo poľnohospodárske účely) alebo spojené s úmyslom vodiča (napríklad spáchanie úmyselného trestného činu pomocou vozidla)?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej a druhej otázke

- 19 Svojou prvou a druhou otázkou, ktoré treba skúmať spoločne, chce vnútroštátny súd v podstate zistiť, či sa článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 má vykladať v tom zmysle, že bráni takej vnútroštátnej právnej úprave, o akú ide vo veci samej, ktorá umožňuje z povinného poistného krytia vylúčiť škody, ku ktorým došlo pri vedení motorových vozidiel na komunikáciách a v teréne, ktoré nie sú „vhodné na prevádzku“ s výnimkou tých, ktoré sa „bežne používajú“, hoci nie sú na tento účel vhodné.
- 20 Tieto otázky vychádzajú v prejednávanej veci z predpokladu, podľa ktorého z povinného poistného krytia možno podľa španielskej právnej úpravy vylúčiť škody vyplývajúce z prevádzky motorových vozidiel vo vojenskom výcvikovom priestore, ako je priestor dotknutý vo veci samej, z dôvodu, že tento priestor je terénom nevhodným na prevádzku motorových vozidiel, ktorý sa navyše „bežne nepoužíva“ v zmysle článku 2 ods. 1 nariadenia o povinnom poistení.
- 21 Článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 v tejto súvislosti stanovuje, že každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 tejto smernice všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.
- 22 Na úvod treba poznamenať, že vojenské kolesové vozidlo typu „Aníbal“, o ktoré ide vo veci samej, spadá pod pojem „vozidlo“ uvedený v článku 1 bode 1 uvedenej smernice, keďže zodpovedá pojmu „akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach“. Navyše je nesporné, že toto vozidlo sa obvykle nachádza na území členského štátu a nevzťahuje sa naň výnimka prijatá na uplatnenie článku 5 tejto smernice.
- 23 Na účely poskytnutia užitočnej odpovede na položené otázky treba určiť, či také okolnosti, o aké ide vo veci samej, patria do pojmu „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 prvého odseku uvedenej smernice.
- 24 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že Súdny dvor rozhodol, že tento istý pojem v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 72/166 (ďalej len „prvá smernica“), ktorého obsah v podstate zodpovedá článku 3 prvému a druhému odseku smernice 2009/103, nemožno ponechať na posúdenie každého členského štátu, ale predstavuje autonómny pojem práva Únie, ktorý treba podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora vykladať najmä vzhľadom na kontext tohto ustanovenia a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, body 41 a 42, ako aj z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 31).
- 25 V tejto súvislosti, ako sa uvádza v odôvodnení 1 smernice 2009/103, táto smernica kodifikovala prvú smernicu, druhú smernicu 84/5, tretiu smernicu 90/232, smernicu 2000/26 a smernicu 2005/14. Tieto smernice postupne spresnili povinnosti členských štátov v oblasti povinného poistenia. Cieľom týchto smerníc je na jednej strane zabezpečiť voľný pohyb tak vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na území Únie, ako aj osôb na ich palube a na druhej strane zabezpečiť porovnateľné zaobchádzanie s poškodenými účastníkmi nehôd spôsobených týmito vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Únie došlo k nehode (pozri v tomto zmysle rozsudky z 23. októbra 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, bod 26; zo 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 50, a z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 32).

- 26 Z odôvodnení 2 a 20 smernice 2009/103 v podstate vyplýva, že táto smernica sleduje tie isté ciele.
- 27 Okrem toho z vývoja právnej úpravy Únie v oblasti povinného poistenia vyplýva, že cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami normotvorca Únie konštantne sledoval a posilňoval (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, body 52 až 55, ako aj z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 33).
- 28 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“, ktorý sa tam uvádza, nie je obmedzený na situácie v cestnej premávke, teda na premávku na verejnej komunikácii, ale pod tento pojem patrí akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 59, a z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 34).
- 29 Súdny dvor v tejto súvislosti spresnil, že pokiaľ motorové vozidlá uvedené v článku 1 bode 1 prvej smernice, ktorého znenie zodpovedá článku 1 bodu 1 smernice 2009/103, nezávisle od ich charakteristík, majú obvykle slúžiť ako dopravný prostriedok, patrí do tohto pojmu akékoľvek používanie vozidla ako dopravného prostriedku (rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, body 37 a 38).
- 30 Súdny dvor okrem toho rozhodol, že rozsah uvedeného pojmu nezávisí od charakteristiky terénu, na ktorom sa motorové vozidlo používa (rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 35).
- 31 Žiadne ustanovenie smernice 2009/103 neobmedzuje rozsah povinnosti poistenia a ochrany, ktorú poškodeným účastníkom nehôd spôsobených motorovými vozidlami má táto povinnosť poskytovať, na prípady používania takýchto vozidiel na určitých terénoch alebo na určitých komunikáciách (pozri v tomto zmysle rozsudok z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, bod 36).
- 32 V prejednávanej veci je nesporné, že predmetné vozidlo sa v okamihu svojho prevrátenia, pri ktorom sa zranil pán Núñez Torreiro, používalo ako dopravný prostriedok.
- 33 Takéto používanie teda spadá pod pojem „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 prvého odseku smernice 2009/103.
- 34 Ako vyplýva z návrhu na začatie prejudiciálneho konania, skutočnosť, že predmetné vozidlo, keď sa prevrátilo, sa pohybovalo vo vojenskom výcvikovom priestore, kde platí zákaz vjazdu pre každé nevojenské vozidlo a v zóne toho priestoru, ktorá nie je vhodná na prevádzku kolesových vozidiel, nemôže mať vplyv na tento záver, a teda obmedziť povinné poistenie, ktoré vyplýva z tohto ustanovenia.
- 35 Dôsledkom takej právnej úpravy, o akú ide vo veci samej, je, že rozsah povinného poistného krytia závisí od charakteristík terénu, na ktorom sa motorové vozidlo používa. Umožňuje totiž obmedziť rozsah všeobecného povinného poistenia, ktoré sú členské štáty povinné zriadiť vo vnútroštátnom práve podľa článku 3 prvého odseku smernice 2009/103, a teda ochranu, ktorú poškodeným účastníkom nehôd spôsobených motorovými vozidlami má táto povinnosť poskytovať, na prípady používania takýchto vozidiel na určitých terénoch alebo na určitých komunikáciách.

36 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na prvú a druhú otázku odpovedať, že článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že bráni takej vnútroštátnej právnej úprave, o akú ide vo veci samej, ktorá umožňuje z povinného poistného krytia vylúčiť škody, ku ktorým došlo pri vedení motorových vozidiel na komunikáciách a v teréne, ktoré nie sú „vhodné na prevádzku“ s výnimkou tých, ktoré sa „bežne používajú“, hoci nie sú na tento účel vhodné.

O tretej otázke

37 Svojou treťou otázkou chce vnútroštátny súd v podstate zistiť, či sa článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 má vykladať v tom zmysle, že bráni takej vnútroštátnej právnej úprave, ako je článok 1 ods. 6 a článok 7 ods. 1 zákona o zodpovednosti za škodu a poistení motorových vozidiel v spojení s článkom 2 ods. 2 a 3 nariadenia o povinnom poistení, ktorá z povinného poistného krytia vylučuje škody vyplývajúce z používania vozidiel v rámci športových aktivít, priemyselnej alebo poľnohospodárskej činnosti, v prístavoch a na letiskách, ako aj v rámci spáchania úmyselného trestného činu.

38 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora pri otázkach týkajúcich sa výkladu práva Únie položených vnútroštátnym súdom v rámci právnej úpravy a skutkových okolností, ktoré tento súd vymedzí na vlastnú zodpovednosť a ktorých správnosť Súdny dvor neprináleží preverovať, platí prezumpcia relevantnosti. V súlade s tým môže Súdny dvor odmietnuť rozhodnúť o návrhu na začatie prejudiciálneho konania podanom vnútroštátnym súdom len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nemá nijakú súvislosť s realitou alebo predmetom sporu vo veci samej, pokiaľ ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými, ani právnymi okolnosťami potrebnými na užitočnú odpoveď na otázky, ktoré mu boli položené (rozsudok z 20. júla 2017, *Piscarreta Ricardo*, C-416/16, EU:C:2017:574, bod 56 a citovaná judikatúra).

39 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že škody, ktoré utrpel pán Núñez Torreiro, vyplývali z nehody s účasťou vojenského kolesového vozidla typu „Aníbal“, ktoré sa pohybovalo vo vojenskom výcvikovom priestore v zóne pre pásové vozidlá. Spor vo veci samej sa teda netýka používania tohto vozidla v rámci športových aktivít, priemyselnej alebo poľnohospodárskej činnosti, v prístavoch a na letiskách, ako aj v rámci spáchania úmyselného trestného činu.

40 Za týchto podmienok je zjavné, že výklad článku 3 prvého odseku smernice 2009/103 požadovaný v rámci tretej otázky, nemá žiadnu súvislosť s realitou alebo predmetom sporu vo veci samej, a táto otázka je teda neprípustná.

O trovách

41 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym 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 (šiesta komora) rozhodol takto:

Článok 3 prvý odsek smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti sa má vykladať v tom zmysle, že bráni takej vnútroštátnej právnej úprave, o akú ide vo veci samej, ktorá umožňuje z povinného poistného

krytia vylúčiť škody, ku ktorým došlo pri vedení motorových vozidiel na komunikáciách a v teréne, ktoré nie sú „vhodné na prevádzku“ s výnimkou tých, ktoré sa „bežne používajú“, hoci nie sú na tento účel vhodné.

Podpisy