

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA

L. A. GEELHOEDA

přednesené dne 10. března 2005¹

I – Úvod

1. Korkein oikeus (Nejvyšší soud Finska) zaslal Soudnímu dvoru řadu předběžných otázek týkajících se výkladu směrnice 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972² (dále jen „první směrnice“), směrnice 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983³ (dále jen „druhá směrnice“) a směrnice 90/232/EHS ze dne 14. května 1990⁴ (dále jen „třetí směrnice“) o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

měl vědět, že řidič vozidla byl v okamžiku nehody pod vlivem alkoholu, může být vnitrostátními právními předpisy zcela či zčásti vyloučen z práva na ochranu, kterou mu poskytují směrnice Společenství týkající se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

II – Právo Společenství

2. Podstatou předběžných otázek předkládajícího soudu je, zda cestující, který při dopravní nehodě utrpěl zranění a věděl nebo

3. Zákodárce Společenství začal již od roku 1972 přijímat směrnice k harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

1 – Původní jazyk: nizozemština.

2 – Směrnice Rady o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10).

3 – Druhá směrnice Rady o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. 1984, L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3).

4 – Třetí směrnice Rady o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249).

4. První směrnice upravuje zrušení kontrol zelené karty na hranicích a ve všech členských státech zavádí povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti na pokrytí veškerých škod vzniklých na území Společenství.

5. Na základě zásady, podle níž musí být poškozeným dopravními nehodami nahrazena škoda, jakmile byla stanovena odpovědnost, čl. 3 odst. 1 první směrnice stanoví:

„Každý členský stát přijme [...] veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občansko-právní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření.“

6. Zákodárce Společenství přijal druhou směrnici za účelem harmonizace různých obsahových aspektů tohoto povinného pojištění tak, aby poškozeným dopravními nehodami byla zaručena minimální ochrana a aby byly v jednotlivých členských státech omezeny rozdíly v krytí, které upravuje.

7. Druhá směrnice se týká dosahu, to znamená rozsahu krytí povinného pojištění, pro něž stanoví minimální částky. Článek 1 odst. 1 a 2 druhé směrnice zní následovně:

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

2. Aniž jsou dotčeny případné vyšší částky kryté pojištěním, které členský stát může stanovit, vyžaduje každý členský stát, aby částky, na něž je pojištění povinné, činily alespoň:

— u škody na zdraví 350 000 eur, je-li pouze jeden poškozený; jestliže je u jedné nehody více než jeden poškozený, násobí se tato částka počtem poškozených,

— při věcné škodě 100 000 eur na nehodu bez ohledu na počet poškozených.

Místo uvedených minimálních částek mohou členské státy stanovit minimální částku 500 000 eur při škodě na zdraví, kde jde v rámci jedné nehody o víc než jednoho poškozeného, nebo, jde-li o škodu na zdraví a o věcnou škodu, minimální celkovou částku 600 000 eur na nehodu, ať jsou počet poškozených či povaha škody jakékoli.“

8. Článek 2 odst. 1 první pododstavec druhé směrnice stanoví, že „každý členský stát přijme potřebná opatření k zabezpečení toho, aby [...] bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení [ustanovení práva] či smluvní ujednání obsažené v pojistce vydané podle čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel:

— osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímou oprávněny, nebo

— osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovoľoval řídit dotýčné vozidlo, nebo

— osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotýčného vozidla.“

9. V souladu s čl. 2 odst. 1 druhého pododstavce lze ustanovení či ujednání uvedená v první odrážce uplatnit vůči

osobám, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, může-li pojistitel prokázat, že věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno.

10. Třetí směrnice byla přijata za účelem upřesnění některých ustanovení týkajících se povinného pojištění, protože nadále přetrvávaly podstatné rozdíly v rozsahu pojistného krytí.

11. Podle pátého bodu odůvodnění třetí směrnice v některých členských státech existují mezery, pokud jde o povinnou pojistnou ochranu přepravovaných osob. Tyto mezery je třeba odstranit, aby byla chráněna tato zvláště zranitelná kategorie potenciálních poškozených.

12. Konečně článek 1 třetí směrnice stanoví:

„Aniž je dotčen čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 84/5/EHS, kryje pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS odpovědnost za škodu na zdraví všech osob

cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.“

které vedly ke vzniku škody. Pokud osoba způsobila utrpenou škodu na zdraví, ať úmyslně, či z hrubé nedbalosti, bude jí vyplacena náhrada škody pouze v rozsahu, v němž se na vzniku škody podílely ostatní okolnosti.“

III – Vnitrostátní právo

13. Obecná ustanovení o povinném pojištění provozu motorových vozidel jsou obsažena v zákoně o pojištění provozu motorových vozidel (Liikennevakuutuslaki), který požaduje, aby škody na zdraví nebo věcné škody vyplývající z provozu motorových vozidel byly kryty pojištěním.

15. Článek 7 odst. 3 zákona o pojištění provozu motorových vozidel obsahuje speciální ustanovení o právu na náhradu škody na zdraví cestujícího v případě, že řidič byl pod vlivem omamné látky:

14. Pokud se jedná o podíl samotného poškozeného na vzniku škody, článek 7 odst. 1 zákona o pojištění provozu motorových vozidel stanoví následující:

„Pokud se osoba poškozená dopravní nehodou podílela na jejím vzniku, může jí být odmítnuta nebo snížena výplata náhrady škod jiných než utrpené škody na zdraví, podle jí způsobeného zavinění, podle způsobu řízení vozidla a podle dalších okolností,

„Pokud osoba způsobila utrpenou škodu na zdraví při řízení vozidla, přičemž v době řízení či poté byla její míra alkoholu v krvi alespoň 1,2 promile nebo její míra alkoholu na litr vydechnutého vzduchu alespoň 0,6 mg, anebo způsobila škodu při řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky, takže její schopnost bezchybně reagovat byla výrazně oslabena, výplata náhrady škody je krytá pojištěním pouze tehdy, pokud pro to existuje zvláštní důvod. Výše uvedená ustanovení týkající se práva na výplatu náhrady škody řidiči jsou rovněž použitelná na osobu cestující ve vozidle v době vzniku škody, ačkoliv znala nebo měla znát stav řidiče.“

IV – Skutkový stav a průběh řízení

16. Dne 21. dubna 1997 cestovala Tanja Candolin, matka Katji Candolin, jakož i Jari-Antero Viljamiemi a Veli-Matti Paananen vozidlem V.-M. Paananena, které řídil Jarno Ruokaranta. Při rychlosti 180 km/h v úseku, kde byla rychlost postupně omezena na 80 a 60 km/h, ztratil J. Ruokaranta vládu nad vozidlem a vyjel ze silnice. V době, kdy došlo k nehodě, dosahovala míra alkoholu v krvi J. Ruokaranty 2,08 promile. Cestující byli rovněž ve stavu opilosti.

17. Tanja Candolin na následky nehody zemřela, J.-A. Viljamiemi si vykloubil kyčel a V.-M. Paananen utrpěl poranění míchy, mozku a ochrnutí dolních končetin. Dále došlo ke škodě na oděvu J.-A. Viljamiemilho.

18. Vozidlo bylo pojištěno u pojišťovny Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola.

19. Porin käräjäoikeus (soud prvního stupně) uznal J. Ruokarantu vinným z řízení ve stavu opilosti s přitěžujícími okolnostmi, z ohrožování silničního provozu,

z ublížení na zdraví s následkem smrti a z ublížení na zdraví z nedbalosti. V důsledku toho byl J. Ruokaranta odsouzen k trestu odnětí svobody. Veli-Matti Paananen byl uznán vinným z toho, že nezabránil opilé osobě v řízení, ale vzhledem k vážným zraněním, která utrpěl, byl trestu zproštěn.

20. Soud prvního stupně uložil J. Ruokarantovi vyživovací povinnost ve prospěch K. Candolin až do 2. září 2000 a náhradu výdajů, které vynaložila na pohřeb své matky. Rovněž mu uložil nahradit J.-A. Viljamiemimu náklady na hospitalizaci, utrpěnou újmu na zdraví a bolestné jakož i škodu způsobenou na jeho oděvu. Jarnu Ruokarantovi bylo dále uloženo nahradit V.-M. Paananenovi náklady na hospitalizaci a zdravotní výdaje, které byl nucen vynaložit, utrpěnou újmu na zdraví a bolestné, jakož i nevratné následky jeho zranění a dále platit po dobu 24 let měsíční náhradu za ztrátu na výdělků. Vzhledem k tomu, že jednání J. Ruokaranty bylo do značné míry vědomé a kvalifikováno jako závažné, dospěl käräjäoikeus k názoru, že neexistuje důvod pro snížení náhrad.

21. Co se týče otázky výplaty náhrady škody pojišťovnou, u níž bylo pojištěno vozidlo řízené J. Ruokarantou, soud prvního stupně shledal, že celá skupina společně strávila

několik hodin, přičemž všichni pili alkohol. Následně sami nastoupili do vozidla, které řídil J. Ruokaranta. Podle soudu prvního stupně si všichni měli všimnout stavu opilosti J. Ruokaranty. Z toho vyplývá, že v zásadě nikdo z nich nemá právo na vyplacení náhrady škody pojišťovnou podle čl. 7 odst. 3 zákona o pojištění provozu motorových vozidel. Pokud však ve smyslu tohoto ustanovení existoval „zvláštní důvod“ pro výplatu náhrady škody, bylo by možné výplatu na pojišťovně vymáhat.

22. Veli-Matti Paananen utrpěl těžké zranění s trvalými následky. S ohledem na finanční situaci J. Ruokaranty bylo velmi nepravděpodobné, že by se mu podařilo vyplatit náhradu škody přiznanou soudem V.-M. Paananenovi. Vzhledem k tomu, že úplné pozbytí nároku na náhradu škody by v případě V.-M. Paananena bylo nepřiměřené, rozhodl soud prvního stupně, že mu přiznanou náhradu škody vyplatí pojišťovna, u níž bylo pojištěno vozidlo řízené J. Ruokarantou. Naopak v případě K. Candolin a J.-A. Viljaniemiho se soud prvního stupně nedomníval, že byly dány zvláštní důvody pro výplatu náhrady škody pojišťovnou.

23. Ve věci bylo podáno odvolání a Turun hovioikeus (odvolací soud) dospěl v souvislosti s povinností J. Ruokoranty nahradit škodu k závěru, že míra jeho

zavinění byla taková, že není důvodu pro úpravu náhrady škody, jejíž výplata mu byla uložena, a to na základě ekonomických úvah či s odůvodněním, že se cestující podíleli na vzniku utrpených škod. Pokud se jedná o výplatu náhrady škody pojišťovnou, odvolací soud změnil rozsudek soudu prvního stupně pouze v tom smyslu, že pojišťovna nebude hradit ani náhradu škody, kterou měl J. Ruokoranta vyplatit V.-M. Paananenovi.

24. Katja Candolin, J.-A. Viljaniemi a V.-M. Paananen tedy podali mimořádný opravný prostředek ke Korkein oikeus, jímž se domáhali, aby pojišťovně, u níž bylo vozidlo pojištěno, bylo uloženo vyplatit náhradu škody. Usnesením ze dne 19. prosince 2003 se tedy Nejvyšší soud rozhodl předložit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Omezuje článek 1 třetí směrnice 90/232/EHS, podle kterého pojištění kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla, nebo jiný akt či zásada práva Společenství možnost vzít ve vnitrostátním právu v úvahu dopad podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku utrpené škody během přezkumu jejího práva na výplatu náhrady škody z povinného pojištění provozu motorového vozidla?

2) Je na základě jednání osoby cestující ve vozidle odmítnutí nebo omezení jejího práva na výplatu náhrady škody, utrpěné následkem nehody, z povinného pojištění v souladu s právem Společenství, a to v jakékoli jiné situaci, než je situace uvedená v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci druhé směrnice? Může tomu tak být například v případě, kdy osoba nastoupila do vozidla přesto, že si mohla povšimnout, že nebezpečí nehody a škody bylo větší než obvykle?

i pojišťovna Pohjola předložily až na některé výjimky více či méně totožné argumenty, převezmu všechny tyto argumenty ve svém shrnutí hlavních postojů finské vlády. Následně přednesu vyjádření Komise a V.-M. Paananena.

3) Brání právo Společenství tomu, aby byl stav opilosti řidiče vzat v úvahu jakožto skutečnost ovlivňující jeho schopnost řídit naprosto bezpečně motorové vozidlo?

26. Finská vláda se domnívá, že předmětem práva Společenství není harmonizace zákonných pravidel v oblasti odpovědnosti a odvolává se přitom na rozsudek Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira⁵, v němž Soudní dvůr prohlásil, že právo Společenství neupřesňuje druh občanskoprávní odpovědnosti, která má být pojištěním kryta, tedy zda se jedná o odpovědnost objektivní, či o zavinění.

4) Brání právo Společenství posoudit přísněji právo majitele vozidla na výplatu náhrady utrpěné škody z povinného pojištění v případě, že jej nechal řídit osobou ve stavu opilosti, než právo ostatních osob cestujících ve vozidle?"

Směrnice pouze ukládají členským státům povinnost přijmout veškerá vhodná opatření, aby zajistily, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jejich území, byla kryta pojištěním. Stanovení zákonných pravidel občanskoprávní odpovědnosti, která se použijí na nehody při provozu motorových vozidel, je tedy plně v pravomoci členských států.

V – Vyjádření účastníků řízení

25. Vzhledem k tomu, že finská, švédská, rakouská, německá a norská vláda, jakož

⁵ — Rozsudek ze dne 14. září 2000 (C-348/98, Recueil, s. I-6711, body 23, 28 a 29).

27. Právo Společenství neukládá žádné jiné omezení, pokud se jedná o způsob, jakým je třeba v individuálních případech posuzovat význam podílu samotných poškozených na škodě, kterou utrpěli. V souladu s pravidly občanskoprávní odpovědnosti platnými ve vnitrostátním právu se poškozenému, který se sám podílel na vzniku škody, nevyplácí náhrada škody vůbec nebo se mu nevyplácí přinejmenším v plném rozsahu. Je věcí vnitrostátního soudu, aby rozhodl, jak se ustanovení týkající se odpovědnosti mají použít na každý konkrétní případ.

28. Náhrada škody může být omezena či odmítnuta v případě poškozených, kteří na sebe vědomě vzali zvýšené nebezpečí nehody. Na základě obecných zásad občanskoprávní odpovědnosti může soud omezit či odmítnout náhradu škody poškozenému, který nastoupí do vozidla s vědomím, že nebezpečí, které na sebe během cesty bere, podstatně překračuje meze běžného nebezpečí vzniku škody. Právo Společenství nebrání tomu, aby byl stav opilosti řidiče zohledněn při posuzování, zda je omezení náhrady škody namístě. Rovněž nebrání tomu, aby v případě, že majitel vozidla řízeného opilým řidičem je jedním z cestujících, byla tato skutečnost v jeho případě kvalifikována za přitěžující. Rakouská vláda dodává, že majitel či držitel motorového vozidla není třetí poškozenou osobou, nýbrž že se nachází ve smluvním vztahu s pojistitelem, takže v případě nehody, k níž dojde za výše uvedených okolností, musí být souzen přísněji než ostatní cestující.

29. Podle německé vlády se směrnice týkají pouze právního vztahu mezi pojistitelem vozidla a jeho majitelem. Jejich pravidla se nepoužijí na právní vztah mezi osobou odpovědnou za nehodu a poškozenými touto nehodou. Takový právní vztah se řídí vnitrostátní právní úpravou odpovědnosti a náhrady škody.

30. Švédská a rakouská vláda doplnily ještě další detail. Švédská vláda tvrdí, že úprava náhrady škody nemůže mít za následek naprosté vyloučení určité skupiny osob z nároku na náhradu škody nebo zrušení nároku na náhradu škody u určitého druhu škod. Rakouská vláda se domnívá, že smlouva o povinném pojištění nemůže pojistiteli umožnit, aby svou povinnost náhrady škody poškozených omezil nebo aby se jí zprostil v těch případech, kdy řidič vozidla byl v opilém stavu.

31. Podle Komise se předběžné otázky týkají vztahu mezi pojistitelem a osobou, které utrpěla zranění. Otázka odpovědnosti zraněné osoby a případné povinnosti náhrady škody vyplývající ze zranění musí být řešena na základě vnitrostátního práva.

32. Komise se rovněž domnívá, že povinné pojištění v žádném případě nemůže zcela vyloučit náhradu škody na zdraví a věcné škody, které utrpěly osoby cestující v pojištěném vozidle, i když byl řidič pod vlivem alkoholu⁶. Komise tento svůj postoj opírá především o rozsudek Ruiz Bernáldez⁷. Z tohoto rozsudku vyplývá, že Soudní dvůr přihlíží k situaci, kterou způsobili sami poškození, ovšem pouze v případech uvedených v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci druhé směrnice, který vyjmenovává zvláštní případy, kdy je uplatnění pojištění vyloučeno.

okolností. V.-M. Paananen zdůrazňuje, že náhrada škody musí být pravidlem, protože cestující nejsou s to prokázat, že si nebyli vědomi stavu opilosti řidiče.

VI – Posouzení

33. Právo Společenství navíc brání přísnějším posouzení majitele vozidla, který se v tomto vozidle nacházel jakožto cestující. Článek 1 třetí směrnice totiž v oblasti náhrady škody rozlišuje pouze mezi řidičem a cestujícími osobami.

34. Podle V.-M. Paananena ze směrnice vyplývá, že pojištění motorových vozidel musí kryt náhradu škody pro všechny cestující s výjimkou řidiče. Náhrada škody může být odmítnuta pouze za výjimečných

35. Podstatou předběžných otázek předkládaných soudu je, zda členské státy mohou ve svých vnitrostátních právních předpisech upravit i jiné výjimky z práva cestujících na náhradu škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, než které jsou upraveny směrnicemi. V případě, že by nemohly upravit další výjimky, je třeba ještě určit, zda vnitrostátní právo může cestujícího, který utrpěl zranění a který věděl nebo měl vědět, že řidič vozidla byl v okamžiku nehody ve stavu opilosti, z tohoto důvodu zcela nebo zčásti vyloučit z nároku na náhradu škody. Konečně musí být vyřešena otázka, zda majitel vozidla, který se v tomto vozidle nacházel jako cestující, může být souzen přísněji než ostatní cestující z toho důvodu, že své vozidlo nechal řídit opilou osobou.

6 – Viz rozsudek ze dne 28. března 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Recueil, s. I-1829, sedmá věta druhého pododstavce výroku ve spojení s článkem 1 třetí směrnice).

7 – Uvedený v předchozí poznámce pod čarou; viz body 18 až 21.

A – Úvodní poznámka

36. Uvedené tři směrnice obsahují minimální pravidla pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. První směrnice zavádí ve všech členských státech povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti na pokrytí škod vzniklých na území Společenství. Původně mohly členské státy volně stanovit krytí škody a podmínky tohoto povinného pojištění. V roce 1984 zavedla druhá směrnice minimální pravidla týkající se rozsahu povinného krytí věcných škod a škod na zdraví, jejichž cílem bylo zobjektivnit nebezpečí uživatelů silnic v Evropské unii. Konečně třetí směrnice rozšířila rozsah působnosti *ratione personae* na osoby cestující ve vozidle mimo řidiče.

37. Tyto tři směrnice členským státům ukládají, aby zajistily, že každý majitel nebo držitel vozidla svou občanskoprávní odpovědnost v souvislosti s tímto vozidlem převede smlouvou na pojišťovnu⁸. Tyto smlouvy o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z užívání motorových vozidel musejí krytí celé území Společenství⁹ a zaručovat na základě jediného pojistného pojistnou ochranu předepsanou právními

předpisy v každém členském státě¹⁰. Díky organizaci pojistného krytí v evropském měřítku právní úprava zaručuje, že poškození obdrží náležitou náhradu škody neohledně na členský stát, na jehož území k nehodě došlo¹¹.

38. Účelem systému těchto směrnic je zaručit nejen volný pohyb vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území členských států, ale také volný pohyb jejich cestujících. Mimoto je jeho cílem zaručit rovné zacházení s poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bez ohledu na to, kde ve Společenství k nehodě došlo¹².

39. Ochrana poškozených zaujímá v těchto třech směrnicích zásadní místo. Přestože byl ochraně poškozeného přiznán zásadní význam již v první směrnici, právní postavení možných poškozených se dále zlepšilo a posílilo ve druhé a třetí směrnici. Účelem pozdějších směrnic je napravit jisté mezery v systému, které vyšly najevo až postupem času. Za účelem zlepšení situace poškozeného stanoví druhá směrnice, že některá

10 — Článek 2 třetí směrnice.

11 — Pátý bod odůvodnění druhé směrnice.

12 — Viz bod 13 rozsudku Ruiz Bernáldez, uvedeného v poznámce pod čarou 6.

8 — Článek 3 odst. 1 první směrnice.

9 — Článek 3 odst. 2 první směrnice.

ustanovení o vyloučení odpovědnosti nelze vůči poškozenému uplatnit. Článek 1 odst. 4 této druhé směrnice krom toho dovoluje „jakýkoli jiný postup příznivější pro poškozené“¹³. Třetí směrnice rozšířila okruh poškozených tak, že chrání „zvláště zraniteln[ou] kategori[i] potenciálních poškozených“, a sice cestující.

pouze tehdy, existuje-li pro to zvláštní důvod. Škoda vzniklá cestujícím, kteří byli ve vozidle v okamžiku nehody a kteří věděli či měli vědět o stavu řidiče, se také nahrazuje pouze tehdy, existuje-li proto zvláštní důvod.

B – Mohou členské státy ve svých vnitrostátních právních předpisech upravit i jiné výjimky z práva cestujících na náhradu škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, než které jsou upraveny směrnicemi?

41. Článek 2 odst. 1 druhé směrnice stanoví některé výjimky považované za dovolené, které se uplatní pouze v rámci smluvních vztahů mezi pojištěným a pojistitelem a které nelze uplatňovat vůči třetím osobám poškozeným nehodou. Druhý pododstavec odstavce 1 nicméně stanoví výjimku z této zásady. Může-li pojistitel prokázat, že osoby, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno, může tuto výjimku uplatnit vůči cestujícím.

40. Pokud se jedná o právo cestujících, aby jim pojišťovna, u níž je vozidlo pojištěno, nahradila škodu, kterou osobně utrpěli, přijal finský zákonodárce zvláštní ustanovení pro případy, kdy se řidič nachází ve stavu opilosti (čl. 7 odst. 3 zákona o pojištění provozu motorových vozidel). Uvedené ustanovení bylo v účinnosti v rozhodné době. Toto ustanovení stanoví, že škoda utrpěná řidičem ve stavu opilosti má být nahrazena z pojištění

42. Tímto posledně uvedeným ustanovením zamýšlel zákonodárce Společenství stanovit výjimku z pravidla, v souladu s nímž nelze ustanovení práva či smluvní ujednání pojistky uplatnit vůči cestujícím a třetím poškozeným osobám dopravní nehodou. Jelikož se jedná o výjimku z obecného pravidla, musí být vykládána restriktivně a vyčerpávajícím způsobem¹⁴. Jakýkoli jiný výklad by členským státům umožnil omezit

13 — Viz stanovisko, které přenesl generální advokát Lenz ve věci Ruiz Bernáldez (uvedená výše v poznámce pod čarou 6, bod 23).

14 — Viz rovněž rozsudek Soudního dvora ESVO ze dne 17. listopadu 1999, Zpráva Soudního dvora ESVO 1999, s. 119, bod 25.

náhradu škody cestujícím poškozeným dopravní nehodou jen na některé druhy škod. Takováto volnost by vedla k rozdílnému zacházení s poškozenými podle toho, kde k nehodě došlo, čemuž se směrnice právě snaží zamezit¹⁵.

pododstavec druhé směrnice vyjmenovává taxativně případy, kdy pojistitel může uplatňovat vůči cestujícímu určitá ustanovení práva či smluvní ujednání pojistky. Z tohoto důvodu nemohou členské státy ve svých vnitrostátních právních předpisech upravit i jiné výjimky z práva cestujících na náhradu škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, než které jsou upraveny směrnicemi.

43. Tento výklad článku 2 druhé směrnice je podložen článkem 1 třetí směrnice, který rozšiřuje okruh poškozených na cestující, aby tak ochránil tuto zvláště zranitelnou skupinu možných poškozených. Tímto opatřením chtěl zákonodárce Společenství záměrně rozšířit osobní rozsah působnosti ochrany zavedené směrnicemi. S ohledem na cíl těchto směrnic, tedy na ochranu poškozených, se domnívám, že vnitrostátní ustanovení, které automaticky předem vylučuje veškeré pojistné krytí, je se zmíněnými třemi směrnicemi neslučitelné.

45. Dále v této souvislosti podotýkám, že z výše uvedeného vyplývá, že pojistitel nemůže použít vnitrostátní ustanovení práva nebo smluvní ujednání k odmítnutí náhrady škody cestujícím poškozeným nehodou způsobenou pojištěným vozidlem. Kdyby mu bylo dovoleno takto postupovat, byla by práva, která třetí směrnice přiznává cestujícím, jen iluzorní.

44. Článek 7 odst. 3 finského zákona o pojištění provozu motorových vozidel zcela vylučuje některé skupiny pojištěných z náhrady škody z důvodů dovozovaných z jistých znaků jejich jednání. Toto ustanovení zavádí presumpci spoluzavinění k tíži cestujícího, který nastoupí do vozidla řízeného opilým řidičem. V bodě 42 výše jsem dospěl k závěru, že čl. 2 odst. 1 druhý

46. Z tohoto důvodu navrhuji, aby Soudní dvůr na otázku formulovanou v bodě 35 odpověděl, že právo Společenství zakazuje uplatňovat vůči cestujícím jiné výjimky z povinného pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti vyplývající z provozu motorových vozidel, než které jsou upraveny v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci druhé směrnice.

15 — Viz rozsudek Ruiz Bernáldez, uvedený výše v poznámce pod čarou 6, bod 19, a rozsudek Soudního dvora ESVO uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 24.

C – *Může vnitrostátní právo zcela nebo zčásti vyloučit z nároku na náhradu škody cestujícího, který utrpěl zranění, z toho důvodu, že věděl nebo měl vědět, že řidič vozidla byl v okamžiku nehody ve stavu opilosti?*

Směrnice totiž pojistiteli zakazují omezení nebo odmítnutí náhrady škody i tehdy, může-li se odvolat na ustanovení vnitrostátního práva. Je věcí vnitrostátního soudu určit a případně omezit náhradu škody v každém konkrétním případě a s ohledem na okolnosti na základě obecných zásad, jimiž se řídí občanskoprávní odpovědnost.

47. Směrnice neobsahují žádné zvláštní ustanovení o volbě určitého druhu odpovědnosti. Z rozsudku Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira¹⁶ vyplývá, že rozsah odpovědnosti cestujících je v zásadě určen vnitrostátním právem. Soudní dvůr v tomto rozsudku prohlásil, že „za současného stavu práva Společenství si mohou členské státy stanovit režim občanskoprávní odpovědnosti použitelný na nehody způsobené provozem vozidel, jsou však povinny zaručit, aby občanskoprávní odpovědnost použitelná podle jejich vnitrostátního práva byla kryta pojištěním v souladu s ustanoveními všech tří směrnic“.

49. Vnitrostátní právo týkající se odpovědnosti však nemůže v praxi vést k tomu, aby hmotněprávní ustanovení směrnic byla zbavena užitečného účinku.

48. Zákodárce Společenství nicméně zčásti ponechal členským státům volnost pro posouzení rozsahu povinnosti náhrady škody v každém konkrétním případě. Rozsah případné spoluodpovědnosti poškozeného a její následky pro jeho práva na náhradu škody jsou v zásadě určeny vnitrostátním právem. Stanoví-li vnitrostátní právo odpovědnost řidiče a právo poškozených na náhradu škody, je pojistitel povinen vyplátit náhradu škody v souladu se směrnicemi.

50. Za obvyklých okolností nelze osobu cestující ve vozidle nijak vinit z nehody, protože je pouze pasivním účastníkem provozu. Cestující, který však nastoupí do vozidla s vědomím, že meze běžného nebezpečí vzniku škody byly podstatně překročeny, na sebe bere zvýšené nebezpečí nehody. Tato skutečnost může být považována za jistou formu spoluzavinění. Tato forma spoluodpovědnosti nicméně nemůže mít bez dalšího za následek vznik překážky, která již pojmově brání jakémukoli nároku na náhradu škody.

51. Rozsah náhrady škody poškozeného může být omezen pouze za výjimečných

16 — Uvedený výše v poznámce pod čarou 5, bod 29.

okolností, a to na základě individuálního posouzení¹⁷. Ve světle těchto okolností se stanoví, zda je tomu tak i v projednávané věci. Zejména se posoudí, zda jednání poškozeného v dané situaci mělo za následek vznik vážného nebezpečí a zda si jakožto cestující byl tohoto nebezpečí vědom. Je věcí vnitrostátního soudu, aby posoudil tyto skutečnosti.

52. Z tohoto důvodu navrhuji, aby Soudní dvůr na druhou otázku odpověděl, že právo Společenství nezakazuje, aby vnitrostátní právo omezilo právo na náhradu škody cestujícího, který utrpěl zranění a věděl nebo měl vědět, že v okamžiku nehody byl řidič vozidla ve stavu opilosti, a to s odůvodněním, že tento cestující nehodu spoluzavinil. Je věcí vnitrostátního soudu, aby posoudil opodstatněnost takového omezení, a sice individuálně a se zřetelem ke konkrétním okolnostem případu.

D – Může být majitel vozidla, který se v tomto vozidle nacházel jako cestující, souzen přísněji než ostatní cestující z důvodu, že své vozidlo nechal řídit opilou osobou?

53. Jak právem uvádí Komise, směrnice v oblasti náhrady škody nečiní žádný rozdíl

mezi řidičem a osobami cestujícími. Článek 1 třetí směrnice stanoví, že pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla. V sedmém bodě odůvodnění druhé směrnice zákonodárce prohlásil, že v zájmu poškozených jsou důsledky určitých ustanovení o vyloučení odpovědnosti omezeny na vztah mezi pojistitelem a osobou, která za nehodu odpovídá.

54. Z toho vyplývá, že v případě, že řidič, který není majitelem či držitelem vozidla, způsobí nehodu a pojistku uzavřel cestující, právní vztah mezi pojištěným a pojistitelem se převádí na osobu, která škodu způsobila. V takové situaci je původní pojištěný vůči pojistiteli již jen v právním vztahu poškozeného. Jak jsem uvedl v bodě 39 výše, ochrana poškozených zaujímá významné místo ve všech třech směrnících.

55. Z tohoto důvodu majitel vozidla, který se v tomto vozidle nachází jako cestující, nemůže být souzen přísněji než ostatní cestující z důvodu, že své vozidlo nechal řídit opilou osobou.

¹⁷ – Viz rozsudek Soudního dvora ESVO, uvedený výše v poznámce pod čarou 14, bod 26.

VII – Závěry

56. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr na otázky Korkein oikeus odpověděl následovně:

- „1) Právo Společenství zakazuje uplatňovat vůči cestujícím jiné výjimky z povinného pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti vyplývající z provozu motorových vozidel, než které jsou upraveny v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci druhé směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.
- 2) Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, druhá směrnice 84/5 a třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel nebrání tomu, aby vnitrostátní právo omezilo právo na náhradu škody cestujícího, který utrpěl zranění a věděl nebo měl vědět, že v okamžiku nehody byl řidič vozidla ve stavu opilosti, a to s odůvodněním, že tento cestující nehodu spoluzavinil. Je věcí vnitrostátního soudu, aby posoudil opodstatněnost takového omezení, a sice individuálně a se zřetelem ke konkrétním okolnostem případu.
- 3) Směrnice 72/166, druhá směrnice 84/5 a třetí směrnice 90/232 zakazují, aby byl majitel vozidla, který se v tomto vozidle nacházel jako cestující, souzen přísněji než ostatní cestující z důvodu, že své vozidlo nechal řídit opilou osobou.“