

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA

PAOLA MENGOZZIHO

předložené dne 6. září 2011¹

1. Ve Spojeném království je na rozdíl od většiny členských států Evropské unie obvyklé, že v pojistné smlouvě týkající se motorového vozidla jsou sice uvedeny údaje pojištěném vozidle, ve skutečnosti se však jedná o pojištění *osob*, které kryje škody způsobené majitelem pojistky nebo jinou osobou, která je uvedena v této pojistné smlouvě výslovně jako osoba oprávněná k řízení vozidla. V případě nehody způsobené osobou, která není oprávněna k řízení tohoto vozidla, musí pojistitel odškodnit poškozené tak, jak to vyžaduje unijní právo, může však požadovat náhradu od pojištěné osoby, která dovolila řídit vozidlo neoprávněné osobě.

od pojistitele neobdrží nic, neboť částka, kterou má obdržet jakožto poškozený, se započte proti částce, kterou má uhradit pojistiteli jakožto „nedbalý“ pojištěný. Předkládající soud se Soudního dvora táže, zda je taková situace slučitelná s unijním právem.

I – Právní rámec

2. Projednávaný případ vychází z tohoto zvláštního systému pojištění. Oba případy, které má předkládající soud posoudit, se vyznačují tím, že tatáž osoba je zároveň poškozeným i pojištěnou osobou, která dovolila řízení vozidla osobě, která k tomu neměla oprávnění a způsobila nehodu. Jakožto poškozený má tato osoba obecně nárok na odškodnění. Jakožto pojištěný, který dovolil řízení vozidla osobě bez oprávnění, může být podle vnitrostátního práva povinen nahradit pojistiteli částku vyplacenou poškozenému. Ve skutečnosti to znamená, že uvedená osoba

A – Unijní právo

3. Otázky předložené Soudnímu dvoru v rámci řízení o předběžné otázce se týkají směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění

1 — Původní jazyk: italsština.

občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (dále jen „směrnice“)². V době, kdy došlo ke skutkovému stavu, o kterém má rozhodovat předkládající soud, tato směrnice ještě nevstoupila v platnost. Jedná se nicméně o konsolidované znění shrnující čtyři předcházející směrnice³ do jediného textu, aniž dochází ke změně jejich obsahu. Pro usnadnění se i mé stanovisko vztahuje k úplnému znění, vždy s uvedením příslušných ustanovení dřívějších znění.

4. Třetí⁴, čtrnáctý⁵ a patnáctý⁶ bod odůvodnění směrnice zní:

„(3) Každý členský stát by měl přijmout veškerá vhodná opatření k zajištění toho, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojistné ochrany a její podmínky se určují v rámci těchto opatření.

(14) Je nezbytné stanovit orgán, který zaručí, že poškozený nezůstane neodškodněn v případě, kdy vozidlo, které nehodu způsobilo, není pojištěno či zjištěno. [...]

(15) Je v zájmu poškozených, aby se účinky určitých ustanovení o vyloučení odpovědnosti omezovaly na vztah mezi pojistitelem a osobou, která za nehodu

2 — Úř. věst. L 263, s. 11.

3 — Jedná se o (první) směrnici Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících 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), druhou směrnicí Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3), třetí směrnici Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 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) a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS (Čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel) (Úř. věst. L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 331).

4 — Odpovídá druhému bodu odůvodnění druhé směrnice 84/5/EHS.

5 — V uvedené části se shoduje se šestým bodem odůvodnění druhé směrnice 84/5/EHS.

6 — Téměř se shoduje se sedmým bodem odůvodnění druhé směrnice 84/5/EHS.

odpovídá. Členské státy však mohou v případě odcizených nebo násilím získaných vozidel stanovit, že náhradu škody zaplatí uvedený orgán.“

za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě vydané podle článku 3, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel:

5. Článek 3 směrnice 2009/103/ES stanoví obecnou povinnost pojištění vozidel v rámci občanskoprávní odpovědnosti zahrnující jak věcné škody, tak i škody na zdraví.

a) osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímo oprávněny;

6. Článek 12 odst. 1⁷ směrnice 2009/103/ES stanoví:

[...]

„Aniž je dotčen čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec, kryje pojištění uvedené v článku 3 odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.“

Ustanovení či ujednání uvedená v prvním pododstavci písm. a) však lze 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.

7. Tentýž článek 12 stanoví v odst. 3 druhém pododstavci⁸, že „tímto článkem není dotčena občanskoprávní odpovědnost ani výše náhrady škody“.

[...]“

8. Článek 13 odst. 1 téže směrnice⁹ zní:

„Každý členský stát přijme veškerá vhodná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely článku 3 bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno

9. Článek 10 směrnice 2009/103/ES¹⁰ se vztahuje na situace, v nichž vozidlo, které způsobilo újmu, nebylo pojištěno či na vozidlo, které nebylo zjištěno. Pro takové případy směrnice stanoví, že každý členský stát zřídí nebo schválí orgán, který má poškozenému

7 — Odpovídá čl. 1 odst. 1 třetí směrnice 90/232/EHS.

8 — Odpovídá čl. 1a větě druhé třetí směrnice 90/232/EHS.

9 — Uvedený úryvek odpovídá čl. 2 odst. 1 druhé směrnice 84/5/EHS.

10 — Odpovídá čl. 1 odst. 4 až 7 druhé směrnice 84/5/EHS.

nahradit škodu. Odstavec 2 druhý pododstavec tohoto článku stanoví:

v prvním stupni rozhodly odlišné dva různé soudy.

„Členské státy však mohou výplatu náhrady škody uvedeným orgánem vyloučit u osob, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, nastoupily dobrovolně, jestliže tento orgán může prokázat, že věděly, že vozidlo není pojištěné.“

B – Vnitrostátní právo

10. Vnitrostátním právním předpisem relevantním v projednávaném případě je Road Traffic Act 1988 (zákon o silniční dopravě z roku 1988, dále jen „RTA“). Článek 151 odst. 8 tohoto předpisu stanoví, že pojistitel, který je povinen zaplatit určitou částku v souvislosti s občanskoprávní odpovědností nepojištěné osoby, je oprávněn vymáhat tuto částku od pojištěné osoby, která způsobila nebo umožnila užívání vozidla, které vedlo ke vzniku odpovědnosti.

II – Skutkový stav a předběžné otázky

11. Řízení probíhající u předkládajícího soudu vychází ze dvou spojených věcí, o kterých

12. Oba případy se zčásti liší, avšak z právního hlediska vykazují shodné základní rysy. V obou případech přenechala pojištěná osoba řízení motorového vozidla – v jednom případě motocyklu, ve druhém automobilu – osobě, která nebyla uvedena v pojistné smlouvě jakožto osoba oprávněná řídit toto vozidlo, a tato osoba navíc nebyla sama pojištěna. V obou případech došlo k nehodě, v níž byla pojištěné osobě, která jela jako spolujezdec, způsobena újma na zdraví.

13. V obou případech se dotčení pojistitelé bránili vyplacení odškodného oběma poškozeným, a to na základě oprávnění uvedeného v čl. 151 odst. 8 RTA, vymáhat od pojištěné osoby částku vyplacené náhrady škody způsobené osobou, která neměla oprávnění k řízení vozidla a které bylo užívání vozidla dovoleno pojištěnou osobou. Podle pojistitelů se v případech, jako jsou ty, ke kterým se má vyjádřit předkládající soud, navzájem započte povinnost odškodnění poškozené osoby a oprávnění vymáhat tuto částku od pojištěné osoby, neboť u poškozeného a osoby, od které může být vyžadována náhrada, se jedná o jednu a tutéž osobu.

14. V této situaci přerušil předkládající soud, který v tomto případě spatřoval možný problém slučitelnosti s unijním právem, řízení, a předložil Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

Zejména:

- „1) Je třeba čl. 12 odst. 1 a čl. 13 odst. 1 směrnice [...] vykládat v tom smyslu, že brání vnitrostátním ustanovením, jejichž důsledkem je podle příslušného vnitrostátního práva vyloučení nároku osoby poškozené dopravní nehodou na pojistné plnění v případě, kdy:
- a) tuto nehodu zavinil nepojištěný řidič a zároveň
 - b) tomuto nepojištěnému řidiči dovolil řídit vozidlo poškozený a
 - c) tento poškozený byl v okamžiku nehody cestujícím ve vozidle a
 - d) tento poškozený byl pro řízení dotyčného vozidla pojištěn?
- i) Je takové vnitrostátní ustanovení ustanovením, které ‚vylučuje z pojištění‘ ve smyslu čl. 13 odst. 1 směrnice [...]?
- ii) Spadá za okolností projednávaného případu svolení pojištěného¹¹ dané nepojištěné osobě pod výraz ‚výslovně či nepřímou oprávněny‘ ve smyslu čl. 13 odst. 1 písm. a) směrnice [...]?
- iii) Má na odpověď na tuto otázku vliv to, že podle článku 10 směrnice [...] mohou vnitrostátní orgány pověřené poskytováním náhrad v případě škod způsobených nezjištěnými nebo nepojištěnými vozidly vyloučit výplatu náhrady u osob, které dobrovolně nastoupily do vozidla, jež způsobilo věcnou škodu nebo škodu na zdraví, jestliže tento

¹¹ — Otázka se týká svolení daného ‚pojistitelem‘. V tomto případě se musí jednat o překlep.

orgán může prokázat, že věděly, že vozidlo není pojištěné?

vzniklou poškozeným. Jak bylo patrné při zkoumání použitelných právních předpisů, zůstávají unijním právem nedotčeny vnitrostátní právní předpisy členských států týkající se občanskoprávní odpovědnosti a výše náhrady škody.

2) Závísí odpověď na otázku 1 na tom, zda dotčené svolení

(a) bylo dáno se skutečným vědomím toho, že dotčený řidič není pojištěn, nebo

16. Obecně musí zkoumání právních následků každé škodné události, ke které došlo v souvislosti s provozem motorového vozidla, probíhat ve dvou fázích. V rámci první fáze je třeba určit, zda se jedná o občanskoprávní odpovědnost. Je-li tomu tak, je třeba ve druhé fázi přikročit ke zkoumání týkajícímu se plnění pojišťitelů. Pouze touto druhou fází se v zásadě zabývá unijní právo, přičemž povinnost zajištění užitečného účinku směrnice zůstává nedotčena¹². Nemožno se nicméně zdržet konstatování, že rozlišování obou fází může být v konkrétním případě obtížné a nelze vyloučit, že Soudní dvůr by mohl být v budoucnu povolán k tomu, aby v tomto ohledu přispěl k dalšímu objasnění.

(b) bylo dáno s přesvědčením, že řidič je pojištěn, nebo

(c) bylo dáno pojištěnou osobou, aniž se touto otázkou zabývala?“

III – K první předběžné otázce

A – Úvodní poznámky

15. Je třeba poznamenat, že v projednávaném případě není předmětem sporu otázka občanskoprávní odpovědnosti za škodu

17. Otázky předkládajícího soudu v této věci se týkají, jak ukazuje jejich obsah, právě této druhé uvedené fáze. Problém, který je zde třeba řešit, se netýká existence občanskoprávní odpovědnosti, ale existence a mezí povinnosti pojišťitelů zaplatit částku dlužnou jako

12 — Pokud jde o dva novější případy, v nichž Soudní dvůr definoval ne vždy snadné rozlišení unijních právních předpisů týkajících se pojistného krytí a vnitrostátních právních předpisů týkajících se občanskoprávní odpovědnosti, viz rozsudky ze dne 17. března 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, Sb. rozh. s. I-1821), a ze dne 9. června 2011, Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio (C-409/09, Sb. rozh. s. I-4955).

odškodné. Není proto pochyb o tom, že řešení otázky je třeba hledat ve výkladu směrnice, do jejíž oblasti působnosti zkoumaná událost spadá.

pojistitelů nezaplacení odškodného pouze důsledkem okamžitého započtení částky zaplacené poškozenému a částky, která by mohla být požadována zpět od „nedbalého“ pojištěného¹³.

B – *K předběžné otázce*

18. Podstatou první otázky předkládajícího soudu předložené Soudnímu dvoru je, zda jsou vnitrostátní právní předpisy, které umožňují pojistiteli nezaplatit poškozenému odškodnění – za předpokladu splnění tří následujících podmínek: a) nehoda byla způsobena vozidlem řízeným nepojištěnou osobou; b) poškozeným je pojištěný; c) pojištěný dovolil nepojištěné osobě řídit vozidlo – slučitelné s unijním právem.

19. Úvodem je třeba poznamenat, že dotčení pojistitelé líčí skutkové okolnosti odlišně než předkládající soud. Trvají totiž na tom, že se v projednávaném případě nejedná o odepření plnění nebo odmítnutí uznání pojistného krytí: vnitrostátní právo prostě umožňuje pojistitelům za určitých okolností konkrétního případu vyžadovat od pojištěného náhradu částky zaplacené poškozenému. Vzhledem k tomu, že v tomto případě je pojištěným a poškozeným tatáž osoba, je podle názoru

20. Předkládající soud zastává naopak názor, že takové rozlišování je umělé a že vnitrostátní právní předpisy musejí být vykládány v tom smyslu, že z nich – pouze – vyplývá, že pojistitel poškozenému nevyplatí odškodné.

21. Aniž je dotčena zásada, že výklad vnitrostátního práva přísluší předkládajícímu soudu, jsem přesvědčen, že v projednávaném případě se odpověď na otázky nebude výrazně lišit v závislosti na tom, který ze dvou výše popsanych přístupů bude použit. V každém případě brání unijní právo v případech, jako je případ, který má posoudit předkládající soud, tomu, aby pojistitel mohl odepřít jakékoli odškodnění poškozeného za způsobenou

13 – V tomto ohledu poznamenávám, že pojistitelé tímto pojetím mlčky připouští, že se zde nejedná o problém občanskoprávní odpovědnosti, ale pouze o problém pojistného krytí. Pokud by občanskoprávní odpovědnost nebyla dána, mohli by pojistitelé odepřít platbu již na základě této skutečnosti.

újmu. Níže vysvětlím důvody tohoto svého stanoviska.

odpovědnosti: každopádně přesahuje otázka občanskoprávní odpovědnosti, jak jsem již poznamenal výše, rámec tohoto sporu.

22. Jak jsem poznamenal výše, není cílem předpisů unijního práva týkajících se občanskoprávní odpovědnosti v oblasti silničního provozu sladit pravidla občanskoprávní odpovědnosti jednotlivých členských států. Předpisy unijního práva mají omezenější, dvojí cíl, neboť mají zabezpečit volný pohyb jak vozidel, tak osob, které jimi cestují, a kromě toho zaručují, že s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bude zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, kde k nehodě dojde¹⁴. Jinými slovy vyžaduje směrnice – ačkoli jak jsme viděli poskytuje vnitrostátnímu zákonodárci prostor pro uvážení při stanovování předpisů upravujících odpovědnost – aby bylo poškozeným zároveň zaručeno ne-li rovné zacházení v každém členském státě (které by vyžadovalo i sladění předpisů v oblasti odpovědnosti, které se chtěl zákonodárce vyhnout), pak každopádně přinejmenším „srovnatelný“ standard na celém území Unie. Není vůbec jasné, zda se tato zásada směrnice může projevit na prostoru pro uvážení, který přísluší členským státům v oblasti občanskoprávní

23. V projednávaném případě je zřejmé, že skutkové okolnosti se řídí čl. 13 odst. 1 písm. a) směrnice 2009/103/ES. Pojistitelé se pokoušejí vyhnout své platební povinnosti na základě zákonných ustanovení, resp. smluvních ujednání zakládajících se na skutečnosti, že řidič neměl oprávnění k řízení vozidla. Podle výše uvedené právní normy jsou podobná ustanovení či ujednání neslučitelná s unijním právem¹⁵. Pro účely odškodného je totiž majitel či pojištěný, který neřídil vozidlo, v každém ohledu „třetí osobou“, chráněnou uvedeným ustanovením. U nehod je totiž třeba za „třetí osoby“ považovat všechny osoby cestující ve vozidle s výjimkou řidiče, který nehodu zavinil¹⁶. Slovy generálního advokáta Geelhooda se v této situaci „právní vztah mezi pojištěným a pojistitelem [...] převádí na osobu, která škodu způsobila“¹⁷.

24. Mé výše uvedené úvahy potvrzuje a posiluje rozbor judikatury.

14 — Rozsudky ze dne 28. března 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Recueil, s. I-1829, body 13 a 14); ze dne 14. září 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Recueil, s. I-6711, body 23 a 24), a ze dne 30. června 2005, Candolin a další (C-537/03, Sb. rozh. s. I-5745, bod 17).

15 — K tomu viz bod 42 a násl. tohoto stanoviska.

16 — Viz rozsudek Candolin a další (uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 33).

17 — Stanovisko ze dne 10. března 2005 ve věci Candolin a další (rozsudek uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 54).

25. Předkládající soud totiž správně poznamenává, že skutkový stav v projednávaném případě vykazuje vysokou míru podobnosti se skutkovým stavem ve věci Candolin a další¹⁸, o které Soudní dvůr rozhodoval v roce 2005. V tomto případě připouštěly finské vnitrostátní předpisy odepřít nebo omezit poškozenému pojistné plnění, pokud byl poškozený spoluodpovědný za vznik škody; ve věci Candolin a další se tato otázka týkala několika osob, mezi nimi i majitele vozidla, který do vozidla nastoupil, přestože mu bylo známo, že řidič byl podnapilý.

26. Soudní dvůr při této příležitosti rozhodl, že takové vnitrostátní právní předpisy mohou být považovány za neslučitelné s unijním právem. Použitelné unijní právo totiž vyžaduje odškodnění postižených pojistitelů a výslovně stanoví několik výjimek z této povinnosti, které je třeba vykládat striktně¹⁹. V důsledku toho Soudní dvůr potvrdil, že všechny situace, které nespádají pod výjimky stanovené směrnicí, musejí vést k odškodnění osoby poškozené nehodou.

27. V projednávaném případě je irelevantní, že je mezi poškozenými majitel vozidla, který byl spolujezdcem. Jediným, kterému směrnice v zásadě nepřiznává právo na odškodné z pojištění, je řidič, přičemž všem ostatním spolujezdcům musí být poskytnuto pojistné plnění²⁰. V důsledku toho nám judikatura Soudního dvora ukazuje, že nejedná-li se o výjimku stanovenou směrnicí, mají osoby poškozené nehodou *vždy* nárok na odškodné poskytnuté pojistitelem. Vzhledem k tomu, že v projednávaném případě je zjevné, že se nejedná o žádnou výjimku výslovně stanovenou ve směrnici, potvrzuje uplatnění rozsudku Candolin a další, že oba pojištění, kteří přenechali řízení svého vozidla osobám, které k tomu neměly oprávnění, mají přesto nárok obdržet náhradu za utrpěnou újmu.

28. Lze namítat, že Soudní dvůr v rozsudku Candolin a další neuvedl, kdo byl držitelem pojistky, což je okolnost, která hraje v projednávaném případě zásadní roli. Je nicméně třeba poznamenat, že tento aspekt prakticky není relevantní, neboť Soudní dvůr výslovně uvedl, že *jediné rozlišení, které připouští směrnice*, pokud se nejedná o žádnou v ní uvedenou mimořádnou okolnost, která připouští

18 — Rozsudek uvedený v poznámce pod čarou 14.

19 — Candolin a další, uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 21.

20 — Candolin a další, uvedený v poznámce pod čarou 14, body 31 až 33.

vyločení pojistného plnění, *je mezi řidičem a ostatními spolujezdcí*, a že jiné osoby než řidič jsou tudíž pro účely směrnice „třetími osobami“, které mají nárok na odškodné. Každopádně není jasné, že se skutkové okolnosti, ze kterých vycházel rozsudek Candolin a další, liší od typického případu, v němž je majitel vozidla zároveň držitelem pojistky²¹. Nelze zapomínat ani na to, že ve většině členských států, jak jsme viděli, se pojistka vztahuje pouze na vozidlo, aniž je specifikováno, kdo je oprávněn k jeho řízení.

rozsudku – spočívá v rozdílném zacházení, ke kterému by došlo při přijetí výkladu Soudního dvora, a to se spolujezdcí dotčenými nehodou v rámci takového skutkového stavu, jako je skutkový stav v projednávaném případě na straně jedné a těmi spolujezdcí, kteří vědomě nastoupili do nepojištěného vozidla na straně druhé. Zatímco by totiž bylo třeba v našem případě při použití rozsudku Candolin a další přiznat odškodné pojištěné osobě, která dovolila řídit své vozidlo neoprávněné osobě, umožnil by čl. 10 odst. 2 směrnice v případě osob, které vědomě nastoupily do nepojištěného vozidla, odepřít těmto osobám odškodné.

29. Předkládající soud sice uznává relevantnost výše uvedené judikatury Soudního dvora, vyjadřuje nicméně v tomto směru určité pochybnosti, které jej přiměly k předložení svých předběžných otázek. Domnívám se nicméně, že tyto pochybnosti jsou neopodstatněné a že rozsudek Candolin a další představuje referenční základ i pro projednávaný případ.

30. Hlavní argument předkládajícího soudu pro zpochybnění použitelnosti rozsudku Candolin a další – či spíše pro odůvodnění jeho pochybností ohledně správnosti tohoto

31. Co se týče tohoto údajně rozdílného zacházení, jsou podle mého názoru namíste dvě poznámky. Zaprvé, jak např. podotkla i Komise, situace pojištěného a nepojištěného vozidla nejsou srovnatelné. Pro nepojištěné vozidlo stanoví směrnice nezbytnou činnost určitého orgánu členských států, aby byla každopádně zajištěna určitá úroveň pojistného krytí pro poškozené; úprava týkající se nepojištěných vozidel tudíž může být považována za výjimku a může se tedy lišit od úpravy platné pro řádně pojištěná vozidla.

21 — Generální advokát Geelhoed vycházel ve svém stanovisku v této věci (uvedené v poznámce pod čarou 17) jednoznačně z tohoto předpokladu (srov. bod 54 jeho stanoviska).

32. Zadruhé se zdá být obecně z hlediska výkladu spíše sporné, že by bylo možno rozdílné zacházení překonat snížením úrovně ochrany uznané v „privilegované“ situaci tak, že se vyrovná úrovni ve „znevýhodněném“ případě. Obvykle dochází spíše k opaku a orgán pověřený výkladem práva se bude spíše pokoušet, pokud to bude možné, uznat i v situaci s nižší mírou ochrany zacházení srovnatelné se zacházením v případě existence vyšší úrovně ochrany.

33. Vycházíme-li z přístupu navrhaného předkládajícím soudem, že vnitrostátní právo použitelné na okolnosti případu stanoví, že v případech, jako je tento, není pojistitel povinen poskytnout poškozeným odškodné, ukazují tudíž právní úprava i judikatura Soudního dvora bezprostředně a jasně, že unijní právo brání takové vnitrostátní úpravě.

34. Tento závěr, jak jsem již ukázal výše, není třeba měnit ani v případě, že by bylo třeba přijmout argument předložený samotnými pojistiteli, že v tomto případě se nejedná o odepření odškodného, ale pouze o započtení odškodného proti postihu „nedbalé“ pojištěné osoby.

35. Je totiž třeba připomenout, že podle judikatury i za předpokladu, že unijní právo obecně připouští, aby vnitrostátní právo umožnilo pojistitelům za určitých okolností požadovat náhradu od pojištěné osoby²², nemohou právní předpisy členských států zbavit užitečného účinku směrnici²³, která je koncipována na zásadě, že pojistitelé musejí vždy odškodnit jiné poškozené než řidiče²⁴.

36. Vzhledem k tomu, že směrnice neharmonizuje vnitrostátní předpisy o občanskoprávní odpovědnosti, je jasné, že např. pro účely zjištění částky odškodného mohou být zohledněny okolnosti jednotlivých nehod. Každopádně musí být případně snížení odškodného, nehledě na to, že se musí jednat o výjimečnou možnost, zkoumáno na základě individuálního posouzení a nesmí být konstatováno na základě obecných a abstraktních kritérií²⁵. V extrémních případech, jak poznamenala Komise na jednání, by dokonce bylo možné dospět ke snížení odškodného o jeho celou částku, a dospět tak k nulové výplatě. K tomu však musí dojít na základě zkoumání veškerých okolností případu a pouhá

22 — Rozsudek Ruiz Bernáldez (uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 23).

23 — Rozsudek Candolin a další (uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 28). Srov. i rozsudky ze dne 19. dubna 2007, Farrell (C-356/05, Sb. rozh. s. I-3067, bod 34), a Ambrósio Lavrador a Olival Ferrera Bonifacio (uvedený v poznámce pod čarou 12, bod 28).

24 — Rozsudek Ruiz Bernáldez (uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 18).

25 — Rozsudky Candolin a další (uvedený v poznámce pod čarou 14, body 29 a 30), jakož i Ambrósio Lavrador a Olival Ferrera Bonifacio (uvedený v poznámce pod čarou 12, bod 29).

okolnost, že řízení vozidla bylo přenecháno neoprávněné osobě, zajisté nepostačuje k tomu, aby bylo odškodné stanoveno v nulové výši. Dále je třeba připomenout, že podle Soudního dvora podíl osoby cestující ve vozidle na vzniku škody nesmí vést k nepřiměřenému omezení škody²⁶.

bude regres možný naopak v případě *jiných* poškozených též nehody. Taková situace se mi nicméně nejeví být neslučitelná s duchem směrnice, zejména ve světle cíle ochrany poškozených.

37. Nezbytným důsledkem judikatury Soudního dvora v této oblasti je jinými slovy závěr, že ustanovení čl. 12 odst. 1 ve spojení s čl. 13 odst. 1 směrnice 2009/103 znamená, že v případě, že tatáž osoba je zároveň poškozeným i nedbalým pojištěným, má první charakteristika – poškozený – přednost před druhou. Pokud se nejedná o jeden z případů, pro které stanoví směrnice výslovně možnost odmítnutí úhrady, musejí být poškození odškodněni.

C – K prostoru pro uvážení členských států právních předpisů v oblasti občanskoprávní odpovědnosti

39. Je rovněž třeba poukázat na to, že mnou předestřené řešení není v rozporu ani s nejnovější judikaturou Soudního dvora²⁷, v níž byla uznána slučitelnost portugalské úpravy občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidla se směrnicí. Portugalský systém občanskoprávní odpovědnosti umožňuje v určitých případech vyloučit veškeré odškodné poškozených v silničním provozu; může tomu tak být zejména tehdy, pokud bylo vyloučeno jakékoli zavinění řidičů vozidel.

38. Nelze popřít, že tento výklad unijního práva jakožto jediný výklad slučitelný s právní úpravou a judikaturou může v některých oblastech ponechávat prostor pro nesoudržnost. Je třeba zejména připustit, že i v případě, kdy nemá pojistitel vůči nedbalému pojištěnému regresní nárok související s částkami, které mu byly zaplacený jakožto poškozenému,

40. Jak zdůraznil Soudní dvůr v dotýčných rozsudcích²⁸, jednalo se v těchto případech

26 — Rozsudek Candolin a další (uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 29).

27 — Okazují na rozsudky Carvalho Ferreira Santos a Ambrósio Lavrador a Olival Ferrera Bonifacio (oba uvedené v poznámce pod čarou 12).

28 — Rozsudky Carvalho Ferreira Santos (uvedený v poznámce pod čarou 12, bod 39) a Ambrósio Lavrador a Olival Ferrera Bonifacio (uvedený v poznámce pod čarou 12, bod 34).

o samotnou existenci občanskoprávní odpovědnosti. Tato problematika spadala tudíž do oblasti, která stále ještě patří do diskreční pravomoci členských států. V projednávaném případě je, jak jsem již podotkl, naopak třeba vycházet z předpokladu, že je zde dána občanskoprávní odpovědnost, a předběžné otázky se týkají pouze jednání pojistitelů: v důsledku toho se tento případ netýká otázky občanskoprávní odpovědnosti, ale oblasti role pojistitelů, upravené směrnicí.

krátkou zmínku, se týká argumentu samotných pojistitelů a Spojeného království v jejich písemných vyjádřeních, podle kterého „oprávnění“ ve smyslu čl. 13 odst. 1 směrnice není oprávněním na základě souhlasu daného pojistitelem, ale pojištěným. V důsledku toho jsou ve smyslu článku 13 neplatná taková ujednání pojistných smluv, která vylučují pojistné krytí v případě řízení vozidla osobou, která k tomu není oprávněna majitelem. Naopak se použijí ujednání vylučující pojistné krytí v případě řízení vozidla osobami, které k tomu nebyly oprávněny pojistitelem, jak je tomu v projednávaném případě.

41. Je třeba rovněž zmínit, že ve výše uvedených rozsudcích je vyloučení občanskoprávní odpovědnosti výsledkem posouzení, které provedly vnitrostátní soudy případ od případu. V rámci skutkového stavu v projednávaném případě umožňuje naopak vnitrostátní právo pojistitelům paušálně odmítnout platbu ve všech případech, v nichž bylo řízení vozidla dovoleno osobě, která k tomu v pojistce nebyla oprávněna. Podobný druh zobecněného vyloučení se tudíž jeví být rovněž, jak jsme viděli, porušením povinnosti zkoumat jednotlivé případy, která byla potvrzena judikaturou²⁹.

43. Tento výklad nelze podle mého názoru přijmout.

D – Ke „oprávnění“ ve smyslu čl. 13 odst. 1 směrnice

42. Než uzavřu zkoumání první předběžné otázky, poslední aspekt, který si zaslouží

44. Zprvė představuje řízení vozidla bez oprávnění ze strany majitele, jak bylo správně poznamenáno, zpravidla krádež, a pro krádež stanoví směrnice zvláštní ustanovení obsažená v článku 13. Zejména v případech odcizených vozidel mohou členské státy stanovit, že poškození budou odškodněni orgánem uvedeným v článku 10 v případě škod způsobených nezjištěným vozidlem nebo nepojištěným

29 — Viz bod 36 tohoto stanoviska.

vozidlem. Existence takových zvláštních ustanovení pro případ krádeže ukazuje, že by se zákonodárce vyjádřil přesněji, pokud by měl při vypracování čl. 13 odst. 1 na mysli pouze tento případ.

45. Podle mého názoru musí být v rámci teleologického výkladu směrnice ve světle cíle ochrany poškozených vykládáno ustanovení, které stanoví neplatnost smluvních ujednání vylučujících pojistné krytí v případě nedostatku „oprávnění“, extenzivně v tom smyslu, že se vztahuje na všechny situace, v nichž osoba, která řídila vozidlo, jej řídit nesměla, neboť k tomu nebyla oprávněna pojistitelem vozidla, jeho majitelem ani pojištěnou osobou. Ve všech těchto situacích je v každém případě třeba zajistit pojistné krytí za účelem ochrany poškozených, a pojistitel se v zásadě nemůže vyhnout své povinnosti plnění.

46. Tento výklad není zpochybněn tím, že dotyčné oprávnění může být „výslovné nebo nepřímé“. Na rozdíl od názoru vlády Spojeného království může dojít k nepřímému oprávnění i ze strany pojistitele, a nikoli pouze pojištěného. Je třeba připomenout, že ve většině

členských států kryje pojištění pouze vozidlo bez údaje o oprávněném řidiči; v takovém případě se jedná o „nepřímé“ oprávnění pojistitelem ve prospěch všech potenciálních řidičů vozidla.

47. Dále je třeba poukázat na to, že, jak poznamenala Komise na jednání, v případě ustanovení či ujednání ve smyslu čl. 13 odst. 1 písm. a) až c) směrnice se jedná spíše o příklady než o taxativní výčet, zejména ve světle judikatury, která přiznává ustanovením umožňujícím v některých případech vyloučit pojistné plnění povahu výjimek, které je třeba vykládat striktně³⁰. Z tohoto hlediska neznamená okolnost, že určitý typ smluvního ujednání není výslovně uveden v článku 13, že by bylo toto ujednání automaticky slučitelné se směrnicí.

E – Závěr k první předběžné otázce

48. Na závěr mého zkoumání první předběžné otázky tudíž Soudnímu dvoru navrhuji, aby na tuto otázku odpověděl v tom smyslu, že čl. 12 odst. 1 a čl. 13 odst. 1 směrnice

30 — Rozsudek Candolin a další (uvedený v poznámce pod čarou 14, bod 19).

2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že brání ustanovením vnitrostátního práva, na jejichž základě může pojistitel za takových okolností, jako jsou okolnosti v původním řízení, odmítnout odškodnění poškozené osoby, pokud je tato osoba pojištěna a jakožto spolujezdec nastoupila do vlastního vozidla, jehož řízení svěřila osobě, která pojištěna není.

v zásadě vždy, nejedná-li se o výjimku stanovenou směrnicí. Psychologická situace pojištěného je jinými slovy každopádně irelevantní co se týče nezbytnosti odškodnit poškozené, i kdyby byl jeden z nich „nedbalou“ pojištěnou osobou.

IV – Ke druhé předběžné otázce

49. Podstatou druhé předběžné otázky položené Soudnímu dvoru předkládajícím soudem je to, zda je pro odpověď na první předběžnou otázku relevantní psychologická situace pojištěné osoby, která dovolila řídit vozidlo neoprávněné osobě, a zda může mít zejména význam okolnost, že pojištěné osobě bylo či nebylo známo, že osoba, které svěřila řízení vozidla, nebyla pojištěna.

50. Jak jsem již uvedl výše, vychází směrnice podle jejího výkladu judikaturou z myšlenky, že pojistitel musí poškozené odškodnit

51. To samozřejmě nikterak nebrání členským státům v tom, aby tento faktor v rámci výše uznaných hranic zohlednily v oblasti předpisů týkajících se občanskoprávní odpovědnosti za účelem např. zjištění částky, které se mohou poškození domáhat, nebo stanovení regresního nároku pojistitelů v případě škod způsobených třetím osobám.

52. Navrhuji tudíž Soudnímu dvoru, aby odpověděl na druhou předběžnou otázku v tom smyslu, že pro odpověď na první otázku je irelevantní, zda pojištěné osobě bylo či nebylo známo, že osoba, které svěřila řízení vozidla, nebyla pojištěna.

V – Závěry

53. Na základě předchozích úvah navrhuji Soudnímu dvoru, aby na předběžné otázky Court of Appeal odpověděl takto:

„Článek 12 odst. 1 a čl. 13 odst. 1 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 brání ustanovením vnitrostátního práva, na jejichž základě může pojistitel za takových okolností, jako jsou okolnosti v původním řízení, odmítnout odškodnění poškozené osoby, pokud je tato osoba pojištěna a jakožto spolujezdec nastoupila do vlastního vozidla, jehož řízení svěřila osobě, která pojištěna není.

Pro odpověď na první otázku je irelevantní, zda pojištěné osobě bylo či nebylo známo, že osoba, které svěřila řízení vozidla, nebyla pojištěna.“