



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
JEANA RICHARDA DE LA TOUR
přednesené dne 15. prosince 2022¹

Věc C-618/21

**AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD Sp. z o.o.,
proti
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A.,
EZ S.A.**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Sądem Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie (obvodní soud pro hl. m. Varšavu ve Varšavě, Polsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 2009/103/ES – Článek 3 – Občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel – Povinné pojištění vozidel – Článek 18 – Prímý nárok – Rozsah – Stanovení výše odškodnění – Hypotetické náklady – Možnost vázat poskytnutí náhrady škody na určité podmínky – Prodej vozidla“

I. Úvod

1. Tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 18 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 pojištění² ve spojení s článkem 3 téže směrnice.

¹ – Původní jazyk: francouzština.

² – Úř. věst. 2009, L 263, s. 11.

2. Tato žádost byla podána v rámci sporů, v nichž stojí šest majitelů vozidel proti pojišťovnám pojišťujícími osoby, které odpovídají za škodu způsobenou *na* vozidlech zmíněných majitelů, pro případ občanskoprávní odpovědnosti.

3. Tato věc poskytuje Soudnímu dvoru příležitost k tomu, aby vůbec poprvé upřesnil rozsah přímého nároku vůči pojišťovně, který náleží poškozené osobě požadující náhradu veškerých škod způsobených motorovým *vozidlem*.

4. V tomto stanovisku vysvětlím důvody, které mě přivedly k názoru, že unijní právo nebrání tomu, aby plnění, jež má poskytnout pojišťovna, bylo výlučně peněžité, a že by byl narušen užitečný účinek směrnice 2009/103, pokud by měl být přímý nárok poškozené osoby omezen nebo vyloučen z důvodu neexistence skutečné opravy poškozeného vozidla.

II. Právní rámec

A. Směrnice 2009/103

5. Bod 30 odůvodnění směrnice 2009/103 uvádí:

„(30) Právo odvolat se na pojistnou smlouvu a uplatnit nárok přímo vůči pojišťovně je velmi důležité pro ochranu poškozeného v důsledku dopravní nehody motorového vozidla. S cílem usnadnit účinnou a rychlou likvidaci škody a pokud možno zamezit nákladným soudním řízením by přímý nárok vůči pojišťovně pojišťující osoby, která odpovídá za škodu, pro případ občanskoprávní odpovědnosti měl být rozšířen na všechny poškozené v důsledku dopravní nehody motorových vozidel.“

6. Článek 3 této směrnice, který je nadepsán „Povinné pojištění vozidel“, stanoví:

„Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním.“

Rozsah pojistné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě opatření uvedených v prvním pododstavci.

Každý členský stát je povinen přijmout veškerá vhodná opatření, aby pojistná smlouva kryla také:

- a) podle právních předpisů platných v ostatních členských státech jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobenou na území těchto států;
- b) jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví, kterou utrpí státní příslušníci členských států během přímé cesty mezi dvěma územími, na něž se vztahuje Smlouva, neexistuje-li národní kancelář pojistitelů odpovědná za území, kterým projíždějí; v tom případě je věcná škoda nebo škoda na zdraví kryta podle právních předpisů o povinném pojištění platných v členském státě, na jehož území má vozidlo obvyklé stanoviště.

Pojištění uvedené v prvním pododstavci musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví.“

7. Podle článku 18 této směrnice, který je nadepsán „Přímý nárok“:

„Členské státy zajistí, aby poškození v důsledku nehod způsobených vozidlem krytým pojištěním podle článku 3 měli přímý nárok vůči pojišťovně pojišťující osoby, která odpovídá za škodu, pro případ občanskoprávní odpovědnosti.“

B. Polské právo

8. Článek 363 odst. 1 kodeksu cywilnego (občanský zákoník) stanoví:

„Škoda se nahrazuje dle výběru poškozeného buď uvedením do předešlého stavu, nebo zaplacením odpovídající peněžité částky. Není-li uvedení do předešlého stavu dobře možné, nebo kdyby z něj pro povinného vyplývaly nepřiměřené obtíže nebo náklady, hradí se škoda v penězích.“

9. Článek 822 odst. 1 a 4 občanského zákoníku stanoví:

„1. Pojistnou smlouvou o občanskoprávní odpovědnosti se pojistitel zavazuje, že zaplatí smluvně určenou náhradu škody způsobené třetím osobám, za kterou nese odpovědnost pojistník nebo pojištěný.

[...]

4. Oprávněný z titulu náhrady škody, která mu vznikla v důsledku události spadající do rámce pojištění občanskoprávní odpovědnosti, může svůj nárok uplatnit přímo proti pojistiteli.“

III. Skutečnosti sporů v původním řízení a předběžné otázky

10. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (obvodní soud pro hl. m. Varšavu ve Varšavě, Polsko) nyní projednává šest sporů. Předmětem pěti z nich je skutečnost, že pojišťovny, které jsou žalovanými v původním řízení a pro případ občanskoprávní odpovědnosti pojišťují osoby, které odpovídají za dopravní nehodu, při níž byla způsobena škoda na vozidlech, odmítly zaplatit poškozeným osobám, které jsou v původním řízení žalobci a uplatnily svůj přímý nárok stanovený článkem 18 směrnice 2009/103, náklady na opravu těchto vozidel, jež tyto osoby nevyvaložily. Předkládající soud nazývá tyto náklady „hypotetickými náklady na opravu“.

11. Šestý spor se od předchozích liší pouze tím, že škoda vznikla pádem garážových vrat, jímž bylo poškozeno vozidlo žalobce v původním řízení.

12. Tyto spory vyplývají ze skutečnosti, že poškozené osoby požadují peněžitou náhradu škod způsobených na jejich vozidlech, a to na základě vysokého odhadu nákladů na opravu (náhradní díly a služba) a nikoli na základě dokladů o nákladech na opravu, které tyto osoby vynaložily, tj. na základě skutečných vynaložených nákladů. Pojišťovny přitom tvrdí, že tato náhrada nemůže překročit výši skutečně způsobené škody vypočtené pomocí tzv. „diferenční“ (rozdílové) metody. Tato výše musí odpovídat rozdílu mezi hodnotou, kterou by mělo poškozené vozidlo, kdyby nedošlo k nehodě, a nynější hodnotou tohoto vozidla v poškozeném stavu nebo ve stavu opraveném, byť jen částečně.

13. Předkládající soud uvádí, že podle vnitrostátního práva má náhrada škody zajistit, aby majetek poškozené osoby získal zpět hodnotu, kterou by měl, kdyby škoda nevznikla, přičemž neumožňuje, aby se tato osoba obohatila.

14. Z polské judikatury nicméně vyplývá, že soudy přiznávají náhradu škod způsobených na vozidlech ve výši hypotetických nákladů na opravu, jejichž výše značně překračuje výši škod na majetku poškozené osoby určených pomocí diferenční metody. Stejně je tomu i v případě prodeje poškozeného vozidla, u něhož již není možné, aby jej poškozené osoby v budoucnu opravily.

15. Podle předkládajícího soudu by tato judikatura, jíž lze vytýkat to, že v některých případech umožňuje poškozené osobě, aby se obohatila, mohla být odůvodněna zvláštní ochranou poškozených osob, která vyplývá z unijního práva. Předkládající soud tedy považuje za nezbytné, aby byl upřesněn rozsah práv poškozené osoby plynoucích z přímého nároku, který může tato osoba uplatnit vůči pojišťovně.

16. Předkládající soud poukazuje v tomto ohledu na rozpor vzniklý tím, že na straně jedné existuje tento přímý nárok ve spojení se skutečností, že podle polského práva může poškozená osoba uplatnit vůči osobě, jež zavinila nehodu, dva různé nároky, a sice nárok na zaplacení náhrady škody a nárok na plnění *in natura*, jehož cílem je uvedení do stavu před vznikem škody, a na straně druhé zásada vyplývající z polského závazkového práva, podle které plnění poskytované pojistitelem občanskoprávní odpovědnosti představuje „platbu“, tj. peněžité plnění.

17. Předkládající soud si tedy přeje zjistit, zda unijní právo brání ustanovením vnitrostátního práva, která svým účinkem zbavují poškozenou osobu, jež si přeje uplatnit přímý nárok proti pojišťovně, jednoho z nástrojů nápravy škody, který je stanoven vnitrostátním právem, což může obecně působit odrazujícím způsobem.

18. Tento soud si klade rovněž otázku, zda je k zaručení účinnosti nároku poškozené osoby ve smyslu článku 18 směrnice 2009/103 nutné, aby tato osoba mohla uplatnit nárok vůči pojišťovně pojišťující pro případ občanskoprávní odpovědnosti osobu, která zavinila nehodu, pro účely poskytnutí náhrady škody ve výši odpovídající nákladům nezbytným k tomu, aby poslední jmenovaná osoba provedla opravu poškozeného vozidla bez možnosti se z této povinnosti vyvázat, přičemž tato náhrada škody by mohla vycházet ze skutečně provedené opravy.

19. Poslední otázka položená předkládajícím soudem se týká situace, kdy již poškozené vozidlo nelze opravit, například z důvodu jeho prodeje. Předkládající soud se přiklání k názoru, že náhrada škody poskytnutá poškozené osobě musí odpovídat pouze rozdílu mezi cenou, kterou tato osoba za poškozené vozidlo získala, a cenou, jíž by získala, pokud by prodala nepoškozené vozidlo.

20. Za těchto okolností se Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (obvodní soud pro hl. m. Varšavu ve Varšavě) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být článek 18 ve spojení s článkem 3 [směrnice 2009/103] vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátním právním předpisům, podle kterých poškozený, jemuž svědčí přímý nárok na náhradu škody způsobené na jeho vozidle při provozu motorových vozidel vůči pojišťovně pojišťující osobu, která odpovídá za škodu, pro případ občanskoprávní odpovědnosti, může od pojišťovny získat výlučně náhradu škody ve výši skutečné a aktuální ztráty na jeho majetku,

tzn. rozdílu mezi [hodnotou vozidla] ve stavu před nehodou a [hodnotou vozidla poškozeného], spolu s fakticky již vynaloženými náklady na opravu vozidla a dalšími důvodně a skutečně již vynaloženými náklady vyplývajícími z nehody, zatímco kdyby se náhrady škody domáhal přímo po osobě, která odpovídá za škodu, mohl by se sám rozhodnout, že po ní namísto náhrady škody bude požadovat uvedení vozidla do stavu před vznikem škody (s tím, že osoba, která odpovídá za škodu, provede opravu osobně nebo zaplatí za opravu provedenou autoservisem)?

- 2) V případě kladné odpovědi na předchozí otázku, musí být článek 18 ve spojení s článkem 3 [směrnice 2009/103] vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátním právním předpisům, podle kterých poškozený, jemuž svědčí přímý nárok na náhradu škody způsobené na jeho vozidle při provozu motorových vozidel vůči pojišťovně pojišťující osobu, která odpovídá za škodu, pro případ občanskoprávní odpovědnosti, může od pojišťovny namísto náhrady škody ve výši skutečné a aktuální ztráty na jeho majetku, tzn. rozdílu mezi [hodnotou vozidla] ve stavu před nehodou a [hodnotou vozidla poškozeného], spolu s fakticky již vynaloženými náklady na opravu vozidla a dalšími důvodně a skutečně již vynaloženými náklady vyplývajícími z nehody, získat jen částku rovnající se nákladům na uvedení vozidla do stavu před vznikem škody, zatímco kdyby se náhrady škody domáhal přímo po osobě, která odpovídá za škodu, mohl by se sám rozhodnout, že po ní namísto náhrady škody bude požadovat uvedení vozidla do stavu před vznikem škody (a nikoli jen poskytnutí prostředků za tímto účelem)?
- 3) V případě kladné odpovědi na první otázku a záporné odpovědi na druhou otázku, musí být článek 18 ve spojení s článkem 3 [směrnice 2009/103] vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátním právním předpisům, podle kterých pojišťovna, již vlastník vozidla poškozeného při provozu motorových vozidel požádal o zaplacení hypotetických nákladů, které sice nevynaložil, ale které by musel vynaložit, kdyby se rozhodl pro uvedení vozidla do stavu před nehodou, může:
 - a) podmínit vyplacení této částky tím, že poškozený doloží, že skutečně zamýšlí opravit vozidlo konkrétním způsobem u konkrétního opraváře za konkrétní cenu náhradních dílů a služeb, a převést finanční prostředky na tuto opravu přímo tomuto opraváři (příp. prodejci náhradních dílů nezbytných pro opravu) s výhradou, že kdyby se účel, ke kterému byly tyto prostředky vyplaceny, neměl uskutečnit, budou jí tyto prostředky vráceny, a pokud nikoli, tak:
 - b) podmínit vyplacení této částky závazkem spotřebitele, že buď doloží ve sjednané lhůtě, že vyplacené prostředky použil k opravě vozidla, nebo tyto prostředky vrátí pojišťovně, a pokud nikoli, tak:
 - c) po vyplacení těchto prostředků s vyznačením účelu platby (způsobu jejich použití) a uplynutí nezbytné doby, během které poškozený mohl vozidlo opravit, vyzvat poškozeného, aby buď doložil vydání těchto prostředků na opravu, nebo aby je vrátil,

tak aby byla vyloučena možnost, že se poškozený na škodě obohatí?

- 4) V případě kladné odpovědi na první otázku a záporné odpovědi na druhou otázku, musí být článek 18 ve spojení s článkem 3 [směrnice 2009/103] vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátním právním předpisům, podle kterých se poškozený, jenž již není vlastníkem poškozeného vozidla, neboť jej zcizil a obdržel za něj peníze, takže toto vozidlo již nemůže

opravit, proto nemůže po pojišťovně pojišťující osobu, která odpovídá za škodu, pro případ občanskoprávní odpovědnosti domáhat zaplacení nákladů na opravu, jež by byla potřebná k uvedení poškozeného vozidla do stavu před vznikem škody, a nárok [poškozené osoby] je omezen na žádost pojišťovně o náhradu škody ve výši skutečné a aktuální ztráty na jeho majetku, tzn. rozdílu hodnotou vozidla ve stavu před nehodou a částkou získanou prodejem vozidla, spolu s fakticky již vynaloženými náklady na opravu vozidla a dalšími důvodně a skutečně již vynaloženými náklady vyplývajícími z nehody?“

21. Písemná vyjádření předložili KP a RD Sp. z o.o., dva z žalobců v původním řízení, SI SA, jedna z žalovaných v původním řízení, polská, česká a německá vláda, jakož i Evropská komise.

IV. Analýza

A. K přípustnosti

22. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce vychází z konstatování předkládajícího soudu, podle něhož „vnitrostátní právo v oblasti náhrady škody [...] ukládá pojišťovně povinnost zaplatit poškozeným osobám tzv. hypotetické náklady na opravu poškozeného vozidla bez jakékoli souvislosti s (budoucím) provedením této opravy, čímž umožňuje, aby poškozené osoby, které si opravu svého vozidla nepřejí, zvýšily v souvislosti s utrpěnou škodou hodnotu svého majetku o rozdíl mezi náklady na opravu poškozeného vozidla a snížením hodnoty vozidla v důsledku jeho poškození – a to na náklady pojišťoven a dále na náklady všech majitelů vozidel, kteří platí povinné pojistné“.

23. Předkládající soud se tedy snaží nalézt způsob zajištění takové náhrady škody, jejíž výše by přibližně odpovídala skutečným nákladům, jež by musely poškozené osoby vynaložit. V tomto smyslu zmíněný soud uvádí, že tyto osoby nemají možnost požádat pojišťovnu o opravu vozidla *in natura*, tak jak by to mohly učinit ve vztahu k osobě, která způsobila škodu.

24. Toto zjištění rozdílného režimu mezi zmíněnými dvěma nároky, jež polské právo přiznává osobám majícím nárok na náhradu škody způsobené na vozidle, přivedlo předkládající soud k otázce týkající se rozsahu přímého nároku poškozených osob, který je stanoven v článku 18 směrnice 2009/103, s cílem zaručit jeho účinnost. Za těchto okolností je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce přípustná.

25. Podle ustálené judikatury Soudního dvora, kterou předkládající soud připomněl, se totiž žádost o rozhodnutí o předběžné otázce nemůže týkat rozsahu odškodnění, který je upraven především vnitrostátním právem³.

26. Je ostatně třeba připomenout, že přímo ze znění článku 267 SFEU vyplývá, že požadované rozhodnutí o předběžné otázce musí být „nezbytné“ „k vynesení rozsudku“ předkládajícího soudu ve věci, v níž tento soud rozhoduje⁴.

27. V projednávané věci je předmětem jedné z šesti věcí, o nichž předkládající soud rozhoduje, náhrada škody na vozidle, která byla způsobena garážovými vraty.

³ – Viz rozsudek ze dne 10. června 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, body 36 a 38, jakož i citovaná judikatura).

⁴ – V tomto smyslu musí mezi daným sporem a ustanoveními unijního práva, jejichž výklad je požadován, existovat taková souvislost, aby byl tento výklad z objektivního hlediska potřebný pro rozhodnutí, jež musí předkládající soud přijmout. Viz usnesení ze dne 10. prosince 2020, OO (Pozastavení soudní činnosti) (C-220/20, nezveřejněné, EU:C:2020:1022, bod 26).

28. Je přitom zjevné, že cílem směrnice 2009/103 není zaručit občanskoprávní odpovědnost v případech, kdy není škoda způsobena vozidlem⁵. Tato směrnice má totiž zajistit zvláštní ochranu poškozených osob s ohledem na závažnost věcných škod či škod na zdraví, jež mohou tyto osoby utrpět z důvodu nebezpečí vyplývajících z konstrukce a provozu motorového vozidla.

29. Článek 3 první pododstavec směrnice 2009/103 kromě toho stanoví, že každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 této směrnice veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z *provozu vozidel*, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním.

30. Pojem „provoz vozidel“ byl ostatně jakožto autonomní pojem unijního práva vykládán Soudním dvorem zejména s ohledem na kontext výše uvedeného čl. 3 prvního pododstavce⁶, jakož i s ohledem na to, že cíl týkající se ochrany osob poškozených v důsledku nehod způsobených těmito vozidly byl unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován⁷.

31. Soudní dvůr rozhodl, že čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „provoz vozidel“, jenž je v něm uveden, spadají nejen případy silničního provozu, tj. provoz na veřejných komunikacích, a tento pojem se vztahuje i na jakékoli použití vozidla, které odpovídá jeho obvyklé funkci dopravního prostředku⁸.

32. V tomto ohledu Soudní dvůr upřesnil, že vozidlo je užíváno v souladu se svou funkcí dopravního prostředku, pokud se pohybuje, ale v zásadě i během jeho parkování mezi dvěma jízdami⁹.

33. Z výše uvedeného Soudní dvůr vyvodil, že pod pojem „provoz vozidel“, který je uveden v čl. 3 prvním pododstavci směrnice 2009/103, spadá situace, v níž začalo hořet *vozidlo* užívané v souladu s jeho funkcí dopravního prostředku *zaparkované v soukromé garáži budovy, čímž vyvolalo požár, jehož příčinou byl elektrický systém tohoto vozidla*¹⁰. Stejně je tomu i v případě nehody vzniklé v důsledku *úniku oleje způsobeného technickým stavem* dotčeného zaparkovaného vozidla¹¹.

34. Zcela jasně to znamená, že pojem „provoz vozidel“ ve smyslu čl. 3 prvního pododstavce směrnice 2009/103 se nevztahuje na situace, v nichž nehoda není důsledkem činnosti vozidla nebo jeho technického selhání.

35. Soudní dvůr ostatně rozhodl, že k tomu, aby bylo vozidlo vyňato z pojištné povinnosti stanovené v tomto ustanovení, je nezbytné, aby bylo v souladu s použitelnou vnitrostátní právní úpravou oficiálně vyřazeno z provozu¹².

⁵ – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 20. června 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, dále jen „rozsudek Línea Directa Aseguradora“, EU:C:2019:517, bod 45).

⁶ – Viz rozsudek Línea Directa Aseguradora (bod 32).

⁷ – Viz rozsudek ze dne 20. května 2021, K. S. (Náklady na odtažení poškozeného vozidla) (C-707/19, EU:C:2021:405, bod 27 a citovaná judikatura).

⁸ – Viz rozsudek Línea Directa Aseguradora (body 35 a 36). Viz rovněž znění čl. 1 bodu 1a směrnice 2009/103 vloženého směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2118 ze dne 24. listopadu 2021, kterou se mění směrnice 2009/103 (Úř. věst. 2021, L 430, s. 1). Tato směrnice musí být podle svého článku 2 provedena do 23. prosince 2023.

⁹ – Viz rozsudek Línea Directa Aseguradora (bod 42).

¹⁰ – Viz rozsudek Línea Directa Aseguradora (bod 48).

¹¹ – Viz usnesení ze dne 11. prosince 2019, Bueno Ruiz a Zurich Insurance (C-431/18, nezveřejněné, EU:C:2019:1082, body 42 až 45).

¹² – Viz rozsudek ze dne 29. dubna 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, bod 58).

36. Není tedy pochyb o tom, že je působnost směrnice 2009/103, tak jak ji vykládá Soudní dvůr, omezena na povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škody, jež může způsobit vozidlo.

37. Tento výklad nemůže být zpochybněn argumentem předkládajícího soudu, podle něhož by měl zmíněný soud v zásadě zajistit rovné zacházení v oblasti pojištění občanskoprávní odpovědnosti, což by mohlo být důvodem k tomu, aby se obrátil na Soudní dvůr v rámci sporu týkajícího se náhrady škody, kterou na vozidle způsobila garážová vrata.

38. Navrhuji tedy Soudnímu dvoru, aby konstatoval, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je z tohoto hlediska nepřijatelná.

39. Co se týče přípustnosti položených otázek, nepovažuji za důvodné mít za to, že první dvě předběžné otázky, na nichž závisí obě další, mají hypotetickou povahu, jak tvrdí polská vláda. Tato vláda uvádí, že ve věcech v původním řízení se žalobci domáhají pouze vyplacení peněžité náhrady. Předkládající soud se nicméně táže právě na toto omezení způsobů náhrady škod způsobených dopravními nehodami. Přestože unijní právo takovou povinnost neukládá, předkládající soud má za to, že je oprávněn k tomu, aby zamítl nároky vycházející z posouzení nákladů.

40. Za těchto podmínek navrhuji Soudnímu dvoru, aby se zabýval všemi předběžnými otázkami a vzal přitom v potaz, že se jej předkládající soud v podstatě táže, zda musí být článek 18 směrnice 2009/103 vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví pouze vyplacení peněžité náhrady poškozeným osobám uplatňujícím přímý nárok vůči pojišťovně pojišťující osoby, které odpovídají za nehodu způsobenou vozidlem, pro případ občanskoprávní odpovědnosti, s možností nedoložit skutečné náklady na opravu v případě škody způsobené na jiném vozidle.

B. K věci samé

41. Na základě této žádosti o předběžné otázce by měl Soudní dvůr vymezit předmět přímého nároku stanoveného v článku 18 směrnice 2009/103.

42. Konkrétně se předkládající soud táže, zda je cílem tohoto přímého nároku uložit pojistiteli (spíše než osobě odpovědné za škodu) povinnost poskytnout poškozené osobě náhradou za utrpěnou škodu plnění, jež by měla zaplatit osoba odpovědná za tuto škodu, nebo uložit pojistiteli povinnost poskytnout plnění stanovené pojistnou smlouvou poškozené osobě přímo.

43. Zaprvé považuji za důležité připomenout, že přímý nárok poškozené osoby byl zaveden směrnicí 2000/26/ES¹³, která je jednou ze čtyř směrnic kodifikovaných směrnicí 2009/103¹⁴.

¹³ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady 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. 2000, L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 332).

¹⁴ – Viz bod 1 odůvodnění této směrnice. Judikatura týkající se těchto starších směrnic je tedy použitelná na výklad rovnocenných ustanovení zmíněné směrnice. Viz zejména rozsudek ze dne 29. dubna 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, bod 35).

44. Tento nárok je součástí níže popsaného kontextu, jež Soudní dvůr již mnohokrát připomněl:

- členským státům se ukládá povinnost zavést do svých vnitrostátních právních řádů obecnou povinnost pojištění vozidel, a
- každý členský stát musí zajistit, aby s výhradou určitých výjimek upravených v této směrnici každé vozidlo, které má obvyklé stanoviště na jeho území, bylo kryto smlouvou uzavřenou s pojišťovnou, která se minimálně do výše stanovené unijním právem zaručí za občanskoprávní odpovědnost z provozu uvedeného vozidla¹⁵.

45. S ohledem na stále se zvyšující ochranu osob poškozených dopravními nehodami stanovila směrnice 2000/26 ve prospěch těchto osob přímý nárok vůči pojistiteli odpovědné osoby nebo vůči jejímu zástupci ve státě pobytu poškozené osoby¹⁶. Cílem bylo zlepšit práva osob poškozených dopravní nehodou mimo stát jejich bydliště¹⁷ a harmonizovat právní řády členských států, neboť v některých z nich nebylo zavedeno právo uplatnit přímý nárok vůči pojistiteli odpovědné osoby¹⁸.

46. Směrnicí 2005/14/ES¹⁹ byl tento přímý nárok rozšířen na všechny poškozené v důsledku jakékoli dopravní nehody motorového vozidla, a to s cílem usnadnit účinnou a rychlou likvidaci škody a pokud možno zamezit nákladným soudním řízením²⁰.

47. Tento cíl se znovu objevil i ve směrnici 2009/103, která připomíná význam toho, aby bylo poškozeným z nehod motorových vozidel zaručeno srovnatelné zacházení nezávisle na tom, na kterém místě Unie k nehodám dojde²¹. V bodě 30 odůvodnění této směrnice byla převzata definice přímého nároku vůči pojišťovně pojišťující osoby, která odpovídá za škodu způsobenou motorovým vozidlem, pro případ občanskoprávní odpovědnosti, jež byla uvedena v bodě 21 směrnice 2005/14.

48. V tomto ohledu musí být zdůrazněno, že podle znění tohoto bodu odůvodnění se tímto nárokem rozumí „[p]rávo odvolat se na pojistnou smlouvu a uplatnit nárok přímo vůči pojišťovně“.

¹⁵ – Viz rozsudek ze dne 10. června 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, body 25 a 26, jakož i citovaná judikatura).

¹⁶ – Pokud jde o legislativní vývoj této směrnice, viz zpráva Evropského parlamentu k dohodovacím výborem schválenému společnému návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady 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) [C5-0155/2000 –1997/0264(COD)] (Final A5-0130/2000), dostupná na následující internetové stránce: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf, s. 6. Viz rovněž Pailler, P., *Manuel de droit européen des assurances*, 2. vyd., Bruylant, Brusel, 2022, zejména bod 263, s. 273.

¹⁷ – Viz body 8 až 14 odůvodnění směrnice 2000/26.

¹⁸ – V tomto ohledu viz článek 9 úmluvy o právu použitelném pro dopravní nehody, uzavřené v Haagu dne 4. května 1971. Viz rovněž vysvětlující zpráva, kterou vypracoval Eric W. Essén, dostupná na následující internetové stránce: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, zvláště s. 214.

¹⁹ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice 2000/26/ES (Úř. věst. 2005, L 149, s. 14). Touto směrnicí byl do směrnice 2000/26 vložen bod 16a odůvodnění, v němž unijní normotvůrce odkazuje na čl. 9 odst. 1 písm. b) a čl. 11 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42), pokud jde o právo poškozených stran zahájit soudní řízení proti pojistiteli v členském státě, v němž mají bydliště. V tomto ohledu viz rozsudek ze dne 13. prosince 2007, FBTO Schadeverzekering (C-463/06, EU:C:2007:792, bod 29).

²⁰ – Viz bod 21 odůvodnění této směrnice.

²¹ – Viz bod 20 odůvodnění této směrnice, jakož i rozsudek ze dne 20. května 2021, K. S. (Náklady na odtahování poškozeného vozidla) (C-707/19, EU:C:2021:405, bod 27 a citovaná judikatura).

49. Pokud tedy povinnou pojistnou ochranu uplatňuje přímo poškozená osoba na základě nároku, který jí přiznává článek 18 směrnice 2009/103, pojišťovna se zaručí za občanskoprávní odpovědnost odpovědné osoby v mezích smlouvy s touto osobou uzavřené²². Kryty jsou přitom jak peněžité důsledky občanskoprávní povinnosti – a to i v případě, že opravy provede sama pojištěná osoba – tak škody na zdraví²³.

50. Vzhledem k tomu, že práva poškozené osoby vyplývají výlučně z pojistné smlouvy²⁴ v tom smyslu, že vycházejí z práv pojištěné osoby, jejich následkem nemůže být nic jiného než poskytnutí náhrady škody poškozené osobě, tj. takové náhrady, jakou by mohla pojištěná osoba právem vymáhat od pojišťovny, pokud předtím sama uspokojila nároky poškozené osoby, a to v mezích smlouvy mezi nimi uzavřené. Jak zdůrazňuje německá vláda, takový výsledek je v souladu s činností pojišťoven.

51. Takový výklad potvrzují i další skutečnosti. Zaprvé přímý nárok poškozené osoby odpovídá cíli, jímž je rychlé vyřízení pojistných událostí, a spadá do rámce pojištění motorových vozidel, které má podle normotvůrce zvláštní význam pro evropské občany pohybující se na území Unie i pro pojistitele²⁵. Toto začlenění dané otázky do přeshraničních situací bylo podle mého názoru správně zdůrazněno Komisí a německou vládou a nasvědčuje tomu, že by nemělo být ukládáno poskytnutí náhrady *in natura*.

52. Zadruhé zásada peněžité náhrady škody vyplývá z článku 22 směrnice 2009/103, který je nadepsán „Postup při odškodnění“ a vymezuje povinnosti pojišťovny, již poškozená osoba předložila žádost o náhradu škody. Tato zásada může být vyvozena také z okolnosti, že unijní normotvůrce určil minimální částky pojistného krytí²⁶, které představují hlavní záruku ochrany poškozených osob²⁷.

53. Zatřetí pojišťovny jsou povinny poskytnout poškozené osobě náhradu škody, aby zaručily účinnost práva na odškodnění a chránily tak poškozenou osobu zvláště před nedostatečnou solventností osoby, která je za škodu odpovědná²⁸.

²² – Je třeba poznamenat, že tato povinnost zakládá účinky bez ohledu na neplatnost pojistné smlouvy z důvodu nepravdivých původních prohlášení pojistníka. V tomto ohledu viz rozsudek ze dne 20. července 2017, *Fidelidade-Companhia de Seguros* (C-287/16, EU:C:2017:575, bod 27).

²³ – Viz čl. 3 poslední pododstavec směrnice 2009/103, tak jak jej vykládá Soudní dvůr. Viz rozsudek ze dne 23. ledna 2014, *Petillo* (C-371/12, EU:C:2014:26, body 33 až 35, jakož i citovaná judikatura). Co se týče polského práva, viz rozsudek ze dne 21. prosince 2021, *Skarb Państwa (Krytí z pojištění motorových vozidel)* (C-428/20, EU:C:2021:1043, bod 16).

²⁴ – Viz rozsudek ze dne 21. ledna 2016, *ERGO Insurance a Gjensidige Baltic* (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, body 54 a 58).

²⁵ – Viz bod 2 odůvodnění směrnice 2009/103.

²⁶ – Viz článek 9 směrnice 2009/103 a rozsudek ze dne 10. června 2021, *Van Ameyde* (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 41).

²⁷ – Viz bod 12 odůvodnění směrnice 2009/103 a zejména rozsudek ze dne 21. ledna 2016, *ERGO Insurance a Gjensidige Baltic* (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 39).

²⁸ – Kromě toho v případech, kdy nebyla splněna povinnost pojistit vozidlo, které se účastnilo nehody, viz rozsudek ze dne 29. dubna 2021, *Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny* (C-383/19, EU:C:2021:337, bod 56), jako připomenutí cíle spočívajícího v ochraně osob poškozených v důsledku dopravních nehod, který je třeba brát v potaz při výkladu ustanovení směrnice 2009/103.

54. Začtvrté analýza povinností pojišťovny, vůči níž uplatnila poškozená osoba soudní cestou svůj přímý nárok, by měla být soudržná s ustanoveními unijního práva upravujícími příslušnost soudů²⁹ i s právními předpisy použitelnými³⁰ v přeshraničních situacích, jakož i s režimem regresního nároku, jež by mohl uplatnit pojistitel³¹.

55. Za těchto podmínek nepovažuji za myslitelné, aby byl článek 18 směrnice 2009/103 vykládán v tom smyslu, že by mohla být na pojišťovně vymáhána náhrada škody *in natura*, kterou by mohla poškozená osoba obdržet podle vnitrostátního práva od osoby, jež zavinila nehodu. Podstatné je, aby přímý vztah mezi poškozenou osobou a pojišťovnou nebyl zaměňován za vztah mezi poškozenou osobou a osobou, která zavinila nehodu.

56. Mám tedy za to, že zmíněný článek 18 musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví pouze poskytnutí peněžité náhrady škody poškozeným osobám uplatňujícím přímý nárok vůči pojišťovně pojišťující osobu, jež odpovídá za nehodu způsobenou vozidlem, pro případ občanskoprávní odpovědnosti, a to bez ohledu na povahu nahraditelné škody.

57. K tomu, aby mohly být v plném rozsahu zodpovězeny dotazy položené předkládajícím soudem, který klade odškodnění poškozené osoby uplatňující přímý nárok především do souvislosti se skutečně vynaloženými náklady, je ovšem třeba doplnit ještě další úvahy³².

58. Z ustálené judikatury vyplývá, že rozsah náhrady škody se v zásadě řídí vnitrostátním právem³³.

59. Je tedy věcí příslušných orgánů, aby zaručily ve vnitrostátním právu účinnost přímého nároku poškozené osoby.

60. Zastávám názor, že režim popsáný v písemných vyjádřeních KP a SI, podle něhož mohou pojišťovny zavést systém třetích osob platících autoservisům, kterým pak poskytnou náhradu škody dlužnou poškozené osobě³⁴, v tomto ohledu splňuje požadavek na ochranu poškozené osoby vyplývající ze směrnice 2009/103 za předpokladu, že se uplatní na základě rozhodnutí poškozené osoby.

²⁹ – Viz rozsudek ze dne 13. prosince 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, bod 29), a pokud jde o nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2012, L 351, s. 1), viz rozsudek ze dne 30. června 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, body 30, 32, 45, 49, 50, 53 a 54 a citovaná judikatura).

³⁰ – Ze znění ani z cílů směrnice 2009/103 nevyplývá, že jejím účelem je zavedení kolizní úpravy, jak připomněl Soudní dvůr v rozsudku ze dne 21. ledna 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 40). Viz rovněž body 47 až 54 tohoto rozsudku, které se týkají podmínek používání nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 ze dne 17. června 2008 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy (Řím I) (Úř. věst. 2008, L 177, s. 6) a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 864/2007 ze dne 11. července 2007 o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II) (Úř. věst. 2007, L 199, s. 40). Pokud jde dále o povinnost zajistit použití úmluvy o právu použitelném pro dopravní nehody, uzavřené v Haagu dne 4. května 1971, viz zejména rozsudek ze dne 24. října 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, bod 36), jakož i poznámky k problémům s touto otázkou souvisejícím, jež uvedl generální advokát N. Wahl ve svém stanovisku k věci Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, bod 36).

³¹ – Pro představu viz rozsudek ze dne 21. ledna 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 56).

³² – Viz body 18 a 19, jakož i body 22 a 23 tohoto stanoviska.

³³ – Viz bod 25 tohoto stanoviska. Viz pro představu rovněž rozsudek ze dne 23. ledna 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, bod 43).

³⁴ – Viz pro představu rozsudek ze dne 21. října 2021, T. B. a D. (Příslušnost ve věcech pojištění) (C-393/20, nezveřejněný, EU:C:2021:871, body 17 a 18).

61. Případá mi tedy zbytečné usilovat pomocí výkladu působnosti článku 18 směrnice 2009/103 o vyřešení problémů týkajících se soudních řízení, o nichž se zmiňuje předkládající soud³⁵, přihlédneme-li navíc k nespravedlnosti, na kterou předkládající soud upozorňuje v souvislosti s obohacím poškozené osoby³⁶.

62. Není nicméně přípustné, aby vnitrostátní právní úprava zbavovala přímý nárok poškozené osoby, který je stanoven v článku 18 směrnice 2009/103, jeho užitečného účinku³⁷. Tak by tomu podle mého názoru bylo, pokud by bylo odškodnění poškozené osoby uplatňující přímý nárok buď vyloučeno, nebo omezeno z důvodu neprovedení opravy poškozeného vozidla nebo jeho prodeje, případně z důvodu okolnosti, že pojišťovna nutí poškozenou osobu k tomu, aby požádala pojištěnce o opravu vozidla.

V. Závěry

63. Na základě všech výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Sądem Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie (obvodní soud pro hl. m. Varšavu ve Varšavě) následovně:

„Článek 18 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

- nebrání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví pouze vyplacení peněžité náhrady škody poškozeným osobám uplatňujícím přímý nárok vůči pojišťovně pojišťující osobu, jež odpovídá za nehodu způsobenou motorovým vozidlem, pro případ občanskoprávní odpovědnosti, a to bez ohledu na povahu nahraditelné škody;
- pokud by přímý nárok poškozené osoby musel být omezen nebo vyloučen proto, že oprava poškozeného vozidla nebyla ve skutečnosti provedena, ohrozilo by to jeho užitečný účinek.“

³⁵ – Předkládající soud uvádí, že polská judikatura, která je připomenuta v bodě 14 tohoto stanoviska, vede k tomu, že se pojištitelé systematicky vyhýbají dobrovolnému vyplacení náhrady škody podle této judikatury, aby přesvědčili soudy k obratu v judikatuře, přičemž sice vyplácejí „náhradu hypotetických nákladů“, avšak tyto náklady vypočtou svévolným způsobem a předpokládají přitom, že v tomto případě postačí, použijí-li k výpočtu ceny méně kvalitních náhradních dílů nebo různé srážky, slevy, „amortizace“ atd., a proto je pak většina věcí projednávána před soudy, což zvyšuje jejich pracovní zatížení.

³⁶ – Viz bod 15 tohoto stanoviska.

³⁷ – Soudní dvůr rovněž rozhodl, že vnitrostátní ustanovení upravující náhradu škody způsobené provozem motorových vozidel nemohou mít za následek to, že bude právo poškozené osoby na náhradu škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti osoby, která je za tuto škodu odpovědná, automaticky vyloučeno nebo neúměrně omezeno. Viz pro připomenutí těchto zásad rozsudky ze dne 23. října 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, body 31 a 32); ze dne 23. ledna 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, bod 41, jakož i, pokud jde o použití v dané věci, body 44 a 45), a ze dne 10. června 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 44).