



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY
VERICA TRSTENJAK
prednesené 5. júla 2012¹

Vec C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
proti
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

[návrh na začatie prejudiciálneho konania podaný Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalsko)]

„Smernice 72/166/EHS, 84/5/EHS a 90/232/EHS — Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel — Zrážka dvoch vozidiel, za ktorú nemožno pripísať zodpovednosť žiadnemu z vodičov — Osoba prepravovaná v jednom z vozidiel, ktorá prispela k vzniku svojej vlastnej škody — Objektívna zodpovednosť — Nepriznanie alebo obmedzenie práva na náhradu škody“

I – Úvod

1. Myšlienka nápravy škôd zodpovedá snahe o nastolenie spravodlivosti, ktorá bola považovaná za ideál už v antickej gréckej filozofii. Myšlienkou nápravy všetkých spôsobených škôd, ktorá presahuje trestnoprávny rámec, sa zaoberal už Platón². Okrem rôzne odstupňovaného priradenia zodpovednosti pripúšťala antická filozofia aj možnosť zbavenia zodpovednosti, pokiaľ bolo zrejmé, že škodu nemožno jednoznačne pripísať iba pôvodcovi, napríklad v prípade, keď ju zapríčinil aj poškodený. Z koncepcie, ktorú vytvoril predovšetkým Antifón³, sa v priebehu rímskych a moderných európskych právnych dejín vyvinul inštitút, ktorý je dnes v občianskoprávných poriadkoch mnohých členských štátov vo všeobecnosti známy pod pojmom „spoluzavinenie“⁴. Súdny dvor bude musieť v prejednávanej veci odpovedať na otázku, či je táto koncepcia, ktorá je známa aj v portugalských právnych predpisoch o zákonnej zodpovednosti, zlučiteľná s právnymi predpismi Únie, ktoré sa týkajú poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.

1 — Jazyk prednesu: slovinčina.
Jazyk konania: portugalcina.

2 — Platón (starogr.: Πλάτων; približne 427/428 až 347/348 p. n. l.) spísal svoje úvahy týkajúce sa náhrady škôd vo svojom diele Νόμοι (Zákony).

3 — Antifón z Rhamnútu (starogr.: Ἀντιφών, približne 480 až 411 p. n. l.) zanechal množstvo prejavov určených na obhajobu v gréckych súdnych konaniach. Okrem toho sa zachovali tri tzv. tetralógie, t. j. stručné vzorové spracovania fiktívnych právnych prípadov v podobe dvoch prejavov na podporu obžaloby a dvoch prejavov na podporu obhajoby. Okrem iného sa v nich hovorí aj o aspekte vlastného zavinienia poškodeného.

4 — K tomu pozri BARTA, H.: Die Entstehung der Rechtskategorie „Zufall“ – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung. In: BARTA, H., MAYER-MALY, T., RABER, F. (Hrsgb.): *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte*, a HEITSCH, E., MÜLLER, C. W., SIER, K. (Hrsgb.): *Platon: Werke – Übersetzung und Kommentar*. Göttingen 2011.

2. Svojím návrhom na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ predkladá Tribunal da Relação de Guimarães (ďalej len „vnútroštátny súd“) Súdnemu dvoru otázku týkajúcu sa výkladu smerníc 72/166/EHS⁵, 84/5/EHS⁶ a 90/232/EHS⁷, ktoré boli prijaté v súvislosti s harmonizáciou právnych predpisov členských štátov v oblasti zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Vnútroštátny súd vo svojom návrhu žiada v podstate o vysvetlenie, či je s týmito smernicami v rozpore taká vnútroštátna občianskoprávna úprava zákonnej zodpovednosti, v ktorej sa súdu, ktorý má rozhodnúť o nárokoch na náhradu škody vzniknutých v dôsledku dopravnej nehody, umožňuje, aby v závislosti od konkrétnej situácie tieto nároky obmedzil, resp. nepriznal, pokiaľ zavinené správanie poškodeného prispelo k vzniku alebo zhoršeniu škôd.

3. Táto otázka vzniká v rámci právneho sporu, ktorý sa týka nárokov na náhradu škody osobe poškodenej v dôsledku dopravnej nehody, ktorá v okamihu dopravnej nehody cestovala ako spolujazdec v jednom z dvoch vozidiel, ktoré boli účastníkmi nehody. Poškodený, ktorý sa v rozpore s právnymi predpismi nepripútal bezpečnostným pásom,⁸ si privodil závažné telesné zranenia. Žalobu o náhradu škody, ktorá bola následne podaná voči vodičom oboch vozidiel, voči poisťovní motorových vozidiel vodiča vozidla, v ktorom cestoval ako spolucestujúci, ako aj voči záručnému fondu, zamietol príslušný súd prvého stupňa na základe uvedenej občianskoprávnej úpravy zákonnej zodpovednosti s odôvodnením, že škoda bola spôsobená vlastným zavinením, pretože poškodený nedodrжал zákonnú povinnosť pripútať sa bezpečnostným pásom.

4. Prejednávaná vec je ďalšou z dlhého radu návrhov na začatie prejudiciálneho konania, ktoré predložili portugalské súdy, a ich podstatou je otázka zlučiteľnosti vnútroštátnych predpisov upravujúcich občianskoprávnu zodpovednosť v prípade dopravných nehôd s právom Únie, presnejšie povedané so smernicami prijatými v rámci aproximácie právnych predpisov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Vzhľadom na to, že v poslednom čase bolo v tejto súvislosti vydaných niekoľko rozhodnutí Súdneho dvora, ktoré na túto otázku odpovedajú kladne, a to predovšetkým relevantné rozsudky zo 17. marca 2011, Carvalho Ferreira Santos⁹, a z 9. júna 2011, Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio¹⁰, poskytuje prejednávaná vec príležitosť na to, aby bola uvedená judikatúra potvrdená rozhodnutím veľkej komory – a teda postavená v rámci judikatúry na pevnejší základ, a aby sa prípadne spresnila.

5 — Smernica Rady z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. ES L 103, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10, ďalej len „prvá smernica“).

6 — Druhá smernica Rady z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. ES L 8, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3, ďalej len „druhá smernica“).

7 — Tretia smernica Rady zo 14. mája 1990 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. ES L 129, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249, ďalej len „tretia smernica“).

8 — Zo štúdie, ktorú zadala Komisia, vyplýva, že po prekročení rýchlosti a jazde po požití alkoholu je jazda bez bezpečnostného pásu najčastejšou príčinou úmrtí pri dopravných nehodách. Štúdia dospieva k záveru, že opatrenia na sprísnenie povinnosti pripútať sa v Európskej únii by mohla zachrániť až 7 300 ľudských životov ročne [Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union, KOM(2008) 151]. Komisia vo svojej Bielej knihe z 12. septembra 2001 o európskej dopravnej politike [KOM(2001) 370 v konečnom znení] navrhla, aby Európska únia stanovila cieľ znížiť počet obetí dopravných nehôd do roku 2010 na polovicu. V rámci tohto akčného programu sa začalo prejednávať niekoľko legislatívnych zámerov. Patria k nim smernice, ktoré upravujú vybavenie motorových vozidiel bezpečnostnými pásmi a rozšírenie povinnosti pripútať sa na všetky kategórie vozidiel, ako aj na všetky sedadlá, ktoré sa v nich nachádzajú. Povinnosť používať bezpečnostný pás pôvodne zaviedla smernica Rady 91/671/EHS zo 16. decembra 1991 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa povinného použitia bezpečnostných pásov vo vozidlách s hmotnosťou menšou než 3,5 t (Ú. v. ES L 373, s. 26; Mim. vyd. 07/001, s. 353), zmenená a doplnená smernicou 2003/20/ES Európskeho parlamentu a Rady z 8. apríla 2003, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/671/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa povinného použitia bezpečnostných pásov vo vozidlách s hmotnosťou menšou než 3,5 t (Ú. v. EÚ L 115, s. 63; Mim. vyd. 07/007, s. 277). Najprv platila iba pre motorové vozidlá s hmotnosťou do 3,5 tony vybavené zádržnými systémami a pre určité iné vozidlá (osobné automobily, ľahké nákladné automobily) nestanovovala povinnosť používať bezpečnostné pásy na zadných sedadlách. Od roku 2006 je používanie bezpečnostných pásov povinné vo všetkých motorových vozidlách.

9 — Rozsudok zo 17. marca 2011 (C-484/09, Zb. s. I-1821).

10 — Rozsudok z 9. júna 2011 (C-409/09, Zb. s. I-4955).

II – Právny rámec

A – Právo Únie

5. Normotvorca Únie začal v roku 1972 aproximáciu právnych predpisov členských štátov v oblasti povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel prostredníctvom smerníc.¹¹

6. Prvá smernica upravuje zrušenie hraničných kontrol zelených kariet vo všetkých členských štátoch a zavedenie povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktoré pokryje škodu spôsobenú na území Spoločenstva.

7. Na základe zásady, podľa ktorej v prípade, ak je zistená zodpovednosť, je platobne schopný dlžník povinný nahradiť škodu obetiam dopravnej nehody, článok 3 ods. 1 prvej smernice stanovuje:

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

8. Článok 3 ods. 2 prvej smernice okrem toho stanovuje:

„Každý členský štát prijme všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že poisťná zmluva pokrýva tiež:

— podľa právnych predpisov platných v iných členských štátoch akúkoľvek škodu, ktorá je spôsobená na území týchto štátov,...

9. Prijatím druhej smernice mal normotvorca Únie v úmysle zosúladiť rôzne zložky tohto povinného poistenia, aby zabezpečil minimálnu úroveň ochrany obetí dopravných nehôd a znížil rozdiely existujúce v rámci Únie, pokiaľ ide o rozsah tohto poistenia.

10. V článku 2 ods. 1 druhej smernice sa uvádza:

„Každý členský štát prijme vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poisťnej zmluve vydané v súlade s článkom 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS, ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

- osobami, ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené, alebo
- osobami, ktoré nevlastnia preukaz umožňujúci im viesť príslušné vozidlo, alebo
- osobami, ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla, sa považujú na účely článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou.

Avšak právne predpisy alebo ustanovenia uvedené v prvej zarážke sa môžu uplatniť voči osobám, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu alebo ujmu, v prípade keď poisťovateľ môže preukázať, že vedeli, že vozidlo bolo odcudzené. ...“

11 — K histórii aproximácie právnych predpisov v oblasti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel pozri bod 45 a nasl. mojich návrhov zo 7. decembra 2010 vo veci *Carvalho Ferreira Santos* (rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 9), ako aj REICHERT-FACILIDADES, F.: *Europäisches Versicherungsvertragsrecht?* In: BASEDOW, J., HOPT, Klaus J., KÖTZ, H. (Hrsgb.): *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag*. Tübingen 1998, s. 127, a LEMOR, U.: *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (Hrsgb. FEYOCK, H., JACOBSEN, P., LEMOR, U.), 3. Aufl., München 2009, 1. časť, bod 5.

11. Tretia smernica bola prijatá s cieľom uskutočniť výklad niektorých ustanovení týkajúcich sa povinného poistenia, keďže ešte existovali značné rozdiely v rozsahu krytia, ktoré poskytovalo poistenie.

12. Článok 1 tretej smernice stanovuje:

„Bez toho, aby bol dotknutý druhý pododsek článku 2 ods. 1 smernice 84/5/EHS, poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúce z prevádzky vozidla. ...“

13. Článok 1a tejto smernice znie:

„Poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS pokrýva ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, ktorí sú v následku nehody s účasťou motorového vozidla oprávnení na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom. Tento článok sa nedotýka zodpovednosti za škodu, ani sumy škody [náhrady škody – *neoficiálny preklad*].“

14. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti¹², ktorá nadobudla účinnosť 8. októbra 2009, v súčasnosti konsoliduje uvedené smernice, ktoré teda už nie sú účinné. Vzhľadom na to, že k udalostiam, ktoré sú príčinou sporu vo veci samej, však došlo skôr, než smernica 2009/103 nadobudla účinnosť, na spor vo veci samej sa vzťahujú len tieto smernice.

15. Článok 12 smernice 2009/103 stanovuje:

„1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 13 ods. 1 druhý pododsek, poistenie uvedené v článku 3 bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví, ktorá je dôsledkom prevádzky vozidla, spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča.

...

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

B – *Vnútroštátne právo*

16. Ustanovenia portugalského Código Civil (občiansky zákonník), ktoré sú relevantné pre spor vo veci samej, stanovujú:

17. Článok 503 ods. 1: „Kto riadi vozidlo na pozemných komunikáciách a používa ho pre vlastnú potrebu, a to aj v prípade, ak by jeho používanie zveril inej osobe, zodpovedá za škodu spôsobenú týmto vozidlom, a to aj v prípade, že vozidlo nie je súčasťou premávky.“

18. Článok 504 ods. 1: „Zodpovednosť za škodu spôsobenú vozidlami sa priznáva v prospech tretích osôb, ako aj prepravovaných osôb.“

12 — Ú. v. EÚ L 263, s. 11.

19. Článok 505 Código civil stanovuje pod nadpisom „Vylúčenie zodpovednosti“ toto: „Bez toho, aby bol dotknutý článok 570, zodpovednosť uvedená v článku 503 ods. 1 je vylúčená, iba ak bola nehoda spôsobená samotným poškodeným alebo tretou osobou, alebo ak bola spôsobená vyššou mocou, ktorá nemá pôvod v prevádzke vozidla.“

20. Článok 570 Código Civil s nadpisom „Zavinenie poškodeného“ stanovuje:

„1. Ak poškodený svojím zavinením prispel k vzniku alebo zväčšeniu škody, súd na základe závažnosti zavinenia oboch strán a z nej vyplývajúcich okolností rozhodne, či sa má priznať úplná náhrada škody, znížená náhrada škody alebo či sa má náhrada škody vylúčiť.“

2. Ak je zodpovednosť založená iba na domnienke zavinenia, zavinenie poškodeného vylučuje povinnosť nahradiť škodu, pokiaľ nie je ustanovené inak.“

III – Skutkový stav, konanie vo veci samej a prejudiciálna otázka

21. Dňa 12. júna 2004 došlo na ceste 1. triedy k čelnej zrážke dvoch motorových vozidiel. Jedno z týchto vozidiel nemalo platné a účinné poistenie. Vítor Hugo Marques Almeida bol spolujazdcom v jednom z týchto vozidiel. Pri tejto nehode narazil do čelného skla. To prasklo a spôsobilo mu hlboké rezné rany na hlave a na tvári.

22. V. H. Marques Almeida požiadal na príslušnom občianskoprávnom súde prvého stupňa, aby súd uložil žalovanej poisťovni, ktorá kryje zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel jedného z držiteľov vozidla, vodičovi a vlastníkovi nepoisteného vozidla, ako aj Fundo de Garantia Automóvel (ďalej len „záručný fond“), aby nahradili vzniknutú škodu. Žaloba bola zamietnutá s odôvodnením, že v súvislosti s nehodou nebolo ani u jedného z vodičov možné konštatovať zavinenie. Súd rozhodol v prospech žalovaných účastníkov konania, pretože sa domnieval, že škody, ktoré vznikli V. H. Marquesovi Almeidovi, si dotýčny zaviniť sám, keďže v rozpore s článkom 82 ods. 1 Código da Estrada (zákon o cestnej premávke) nepoužil bezpečnostný pás. Povinnosť nahradiť škodu, ktorá je stanovená v článku 505 Código Civil, je teda vylúčená.

23. V. H. Marques Almeida podal proti tomuto rozsudku odvolanie. Vnútroštátny súd, ktorý má o odvolaní rozhodnúť, vyjadruje pochybnosti o zlučiteľnosti portugalskej právnej úpravy zákonnej zodpovednosti s právom Únie, pretože uvedené ustanovenia upravovali zníženie, resp. dokonca zánik nároku poškodeného na náhradu škody, pokiaľ dotýčny poškodený prispel k vzniku škôd. Vnútroštátny súd v tejto súvislosti odkazuje na rozsudok Súdneho dvora vo veci Farrell¹³, v ktorom Súdny dvor konštatoval, že „rozsah odškodnenia môže byť obmedzený iba vo výnimočných prípadoch, na základe individuálneho posúdenia a za rešpektovania práva Spoločenstva“.¹⁴

24. Vnútroštátny súd považuje za nevyhnutné vykonať výklad relevantných ustanovení smerníc, ktoré sa týkajú poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Prerušil preto konanie a predložil návrh na začatie prejudiciálneho konania o tejto otázke:

1. Majú sa ustanovenia článku 3 ods. 1 prvej smernice (72/166/EHS), článku 2 ods. 1 druhej smernice (84/5/EHS) a článkov 1 a 1a tretej smernice (90/232/EHS) vykladať v tom zmysle, že je s nimi v rozpore vnútroštátna občianskoprávna úprava, konkrétne ustanovenia článku 503 ods. 1 a článkov 504, 505 a 570 Código Civil, podľa ktorých v prípade zrážky dvoch vozidiel, ktorá nebola zavinená žiadnym z vodičov a v dôsledku ktorej vznikla cestujúcemu v jednom z týchto vozidiel (poškodený, ktorý sa domáha náhrady škody) ujma na zdraví, sa má náhrada škody,

13 — Rozsudok z 19. apríla 2007, Farrell (C-356/05, Zb. s. I-3067).

14 — Tamže, bod 35.

ktorej sa poškodený domáha, odprieť alebo obmedziť z dôvodu, že tento cestujúci prispel k vzniku škody tým, že ako spolujazdec nemal v rozpore s vnútroštátnymi predpismi zapnutý bezpečnostný pás?

2. V tejto súvislosti bolo preukázané, že tento cestujúci pri zrážke dvoch zúčastnených vozidiel, v dôsledku zrážky a z dôvodu okolnosti, že si nezapol bezpečnostný pás, prudko narazil hlavou do čelného skla a rozbil ho, v dôsledku čoho utrpel hlboké rezné rany na hlave a na tvári.
3. Ďalej treba vziať do úvahy, že z dôvodu, že jedno zo zúčastnených vozidiel v čase nehody nebolo platné a účinne poistené u žiadneho poisťovateľa, je okrem poisťovne druhého zúčastneného vozidla žalovaný aj vlastník nepoisteného vozidla, jeho vodič a Fundo de Garantia Automóvel, ktorí vzhľadom na to, že ide o objektívnu zodpovednosť, by mohli zodpovedať spoločne a nerozdielne za zaplatenie uvedenej náhrady škody.

IV – Konanie pred Súdny dvorom

25. Návrh na začatie prejudiciálneho konania s dátumom 22. apríl 2010 bol kancelárii Súdneho dvora doručený 17. júna 2010.

26. V. H. Marques Almeida, portugalská a nemecká vláda, ako aj Európska komisia predložili svoje písomné pripomienky v lehote, ktorú stanovuje článok 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie.

27. Na ústnom pojednávaní 22. mája 2012 sa zúčastnili procesní zástupcovia portugalskej a nemeckej vlády, ako aj Komisie, aby poskytli vysvetlenia.

V – Hlavné argumenty účastníkov konania

28. V. H. Marques Almeida zastáva názor, že so spornými smernicami je v rozpore taká vnútroštátna právna úprava, ktorá umožňuje nepriznanie, resp. obmedzenie nároku poškodeného na náhradu škody. V tejto súvislosti odkazuje na judikatúru Súdneho dvora, ktorej účelom je zaistiť účinnú ochranu osobám cestujúcim vo vozidle. Okrem toho poukazuje na cieľ sporných smerníc, ktorý podľa jeho názoru spočíva v tom, aby sa harmonizovalo právo členských štátov a chránili sa nároky obetí dopravných nehôd na náhradu škody. Vnútroštátna právna úprava, ktorá je predmetom sporu, je nezlučiteľná s právom Únie v rozsahu, v akom obmedzuje uvedené nároky na náhradu škody.

29. V. H. Marques Almeida okrem toho vysvetľuje, že neprispel k dopravnej nehode. Navyše sa podľa jeho názoru nepreukázalo, že pri použití bezpečnostného pásu by neutrpel nijaké zranenia. Upozorňuje na okolnosť, že vodič druhého vozidla neutrpel nijaké zranenia, hoci bezpečnostný pás nepoužil. Za týchto okolností by sa mu utrpené zranenia nemali pripísať ako jeho vlastné zavinenie. Z toho vyplýva, že neexistuje dôvod, pre ktorý by sa mu nemal priznať nárok na náhradu škody.

30. Tak portugalská, ako aj nemecká vláda a Komisia zastávajú naproti tomu názor, že so spornými smernicami nie je v rozpore také vnútroštátne ustanovenie, akým je ustanovenie dotknuté v prejednávanej veci. Odôvodňujú to tým, že sporné smernice nie sú vzhľadom na svoje znenie a normatívny účel zamerané na to, aby harmonizovali vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa občianskoprávnej zodpovednosti. Ich účel spočíva skôr v podpore voľného pohybu vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na území Únie, ako aj osôb, ktoré týmito vozidlami cestujú. Ďalej sa má zaistiť rovnaké zaobchádzanie s poškodenými v rámci Únie. Na tento účel smernice upravovali, že zákonná zodpovednosť musí byť v prípade vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú v tuzemsku, krytá poistením. Stanovujú, na aký typ škôd a na aký okruh poškodených by sa toto poistenie malo vzťahovať.

31. Táto úprava rozsahu krytia sa zase odlišuje od povinnosti nahradiť škodu, ktorú má na základe vnútroštátnej právnej úpravy zodpovednosti za škodu poistenec voči poškodenému. Posledná uvedená povinnosť patrí do normatívnej právomoci členských štátov. V súlade s tým vyplýva výlučne z vnútroštátnej právnej úpravy zodpovednosti, či existuje možnosť, že sa nárok poškodeného na náhradu škody neprizná alebo obmedzí na základe toho, že sa poškodený podieľal na vzniku svojej vlastnej škody. Súdny dvor to už potvrdil v rozsudkoch *Carvalho Ferreira Santos*¹⁵ a *Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio*¹⁶. Skutkové okolnosti v konaní vo veci samej sa takmer zhodujú so skutkovými okolnosťami uvedených vecí. Skutkového okolnosti v konaní vo veci samej sa však od skutkových okolností vo veciach *Farrell*¹⁷ a *Candolin a i.*¹⁸ líšia v rozsahu, v akom obmedzenie povinnosti poisťovacej spoločnosti nahradiť škodu vyplýva z občianskoprávnej zodpovednosti, a nie z právnej úpravy poistenia zodpovednosti, ako to bolo v uvedených veciach. Vzhľadom na tieto okolnosti nevidia portugalská a nemecká vláda, ako ani Komisia dôvod, aby sa odchyľili od zásad vyplývajúcich z judikatúry, ktoré Súdny dvor formuloval v rozsudkoch *Carvalho Ferreira Santos*, ako aj *Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio*.

VI – Právne posúdenie

A – Úvodné poznámky

32. Ako som uviedla na úvod, prejednáváná vec poskytuje Súdnemu dvoru možnosť, aby znovu zaujal stanovisko k vzťahu medzi oboma odvetviami práva, ktoré sú relevantné z hľadiska presadzovania nárokov obetí dopravných nehôd na náhradu škody, a to medzi právnou úpravou poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a právnou úpravou občianskoprávnej zodpovednosti pri dopravných nehodách. Zrejme je nutné preskúmať, čo majú obe oblasti práva spoločné, keďže nemožno vylúčiť, že pravidlá, ktoré právo Únie stanovilo v harmonizovanej oblasti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, môžu za určitých okolností ovplyvniť aj právnú úpravu občianskoprávnej zodpovednosti v členských štátoch. Táto otázka sa stáva relevantnou práve v tých prípadoch, keď, ako naznačuje vnútroštátny súd, existuje pravdepodobnosť, že sú zmarené ciele, ktoré normotvorca Únie sledoval prijatím smerníc týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, čo si však vyžaduje samostatné preskúmanie. Podstatná otázka, ktorá vzniká v prejednávanej veci, je, či je s uvedenou právnou úpravou Únie v rozpore taká vnútroštátna právna úprava, podľa ktorej v prípade zrážky dvoch motorových vozidiel, ktorú nezavinil ani jeden z vodičov, možno nepriznať, resp. obmedziť nárok zraneného spolujazdca na náhradu škody, pokiaľ sa zistí, že mal na vzniku svojich škôd podiel.

33. Pri posudzovaní tejto právnej otázky bude musieť Súdny dvor preskúmať, či možno vo veci samej uplatniť doterajšiu judikatúru v tejto oblasti, alebo či bude prípadne potrebné túto judikatúru spresniť. V snahe poskytnúť Súdnemu dvoru užitočný základ pre jeho rozhodnutie rozdelím svoju analýzu na tri časti: najprv načrtnem stručný prehľad judikatúry, ktorý by mal poskytnúť predstavu o základoch problematiky. Následne sa budem venovať otázke, či túto judikatúru možno uplatniť aj v prejednávanej veci, pričom sa musia zohľadniť osobitosti skutkového stavu v konaní vo veci samej. Napokon sa zameriam na otázku, či je vzhľadom na dosiahnuté závery vhodné spresniť alebo dokonca zmeniť túto judikatúru.

15 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 9.

16 — Tamže.

17 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 13.

18 — Rozsudok z 30. júna 2005 (C-537/03, Zb. s. I-5745).

34. Na tomto mieste by som hneď na úvod chcela podotknúť, že nie som presvedčená o tom, že v prejednávanej veci existuje dôvod, aby sa právne posúdila inak ako v rozsudkoch Carvalho Ferreira Santos¹⁹, ako aj Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio²⁰. Podľa môjho názoru treba aj naďalej trvať na základnom prísnom rozlíšení medzi uvedenými odvetviami práva.²¹ Vzhľadom na skutočnosť, že predmetnom harmonizácie, ktorú vykonal normotvorca Únie, je iba právna úprava poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, právna úprava občianskoprávnej zákonnej zodpovednosti pri dopravných nehodách nemôže byť v zásade dotknutá. Iné posúdenie by bolo len ťažko zlučiteľné s vôľou normotvorcu Únie. Obmedzenie práva členských štátov na základe značne širokého výkladu pôsobnosti smerníc o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel možno zohľadniť, len pokiaľ je zjavné, že ciele, ktoré chcel normotvorca prijatím týchto smerníc dosiahnuť, sú ohrozené protikladnými ustanoveniami a praktikami. Podobnosť s vecou Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, kde Súdny dvor považoval sporné portugalské ustanovenia občianskeho práva za zlučiteľné s právom Únie, poukazuje na to, že v prejednávanej veci to tak nie je.

B – Prehľad judikatúry

1. Rozsudok vo veci Carvalho Ferreira Santos

a) Základná charakteristika problematiky v tejto veci

35. Predmetom veci Carvalho Ferreira Santos²² bol návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunal da Relação Porto a v ktorom išlo o otázku, či smernice o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel bránia takej vnútroštátnej občianskoprávnej úprave, ktorá umožňuje, aby sa v prípade spoluzavinenia škody zo strany poškodeného zodpovednosť rozdelila podľa podielu, akým prispelo prevádzkové riziko jednotlivých vozidiel k vzniku škody, s následkom, že sa to prejaví znížením výšky nároku na náhradu škody pre osobu, ktorá bola pri nehode poškodená, voči poisťovni, s ktorou táto osoba uzatvorila zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.

36. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania bol podaný v rámci sporu medzi pánom Carvalhom a poisťovňou poskytujúcou poistenie zodpovednosti o úplnú náhradu majetkovej a nemajetkovej ujmy, ktorá mu vznikla v dôsledku dopravnej nehody. Pán Carvalho, ktorý išiel v okamihu nehody na motocykli, utrpel v dôsledku zrážky s osobným automobilom zranenie mozgovej spodiny lebečnej. Občianskoprávny súd, ktorý bol príslušný rozhodnúť o danej žalobe na náhradu škody, konštatoval, že nehodu nezavinil ani jeden z vodičov. Keďže pretrvávali pochybnosti o miere zavinenia vodičov, účastníkov dopravnej nehody, na vzniku škody, súd uplatnil článok 506 ods. 2

19 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 18.

20 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 10.

21 — Pozri CARADONNA, G.: Responsabilità civile da circolazione dei veicoli In: *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, s. 761; MICHEL, V.: Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile. In: *Europe*, máj 2011, č. 5, s. 44, a tenže: Indemnisation de la victime fautive. In: *Europe*, august 2011, č. 8, s. 43, ktorí upozorňujú na to, že povinnosť poskytnúť poistnú ochranu v prípade škôd, ktoré boli tretím osobám spôsobené v dôsledku dopravných nehôd, treba odlišovať od rozdelenia občianskoprávnej zodpovednosti medzi zúčastnených vodičov vozidiel, pričom posledný uvedený aspekt spadá výlučne do normatívnej právomoci členských štátov. O tzv. zásade oddelenia, pokiaľ ide o vzťah medzi občianskoprávnou zodpovednosťou a poistením občianskoprávnej zodpovednosti pozri BAUMANN, H.: Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung. In: HADDING, W. (Hrsgb.): *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935*. Berlin 1999, s. 13, ako aj von BAR, C.: Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung. In: *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, č. 181, s. 289, ktorý sa vyslovil proti tomu, aby sa osobitosti právnej úpravy poistenia prenášali do právnej úpravy občianskoprávnej zodpovednosti, čo svedčí o tom, že vo vnútroštátnom práve sú tieto dve právne oblasti jasne oddelené. JANSEN, N.: *Die Struktur des Haftungsrechts*. Tübingen 2003, s. 115, síce poukazuje na akcesorickú povahu priameho nároku voči nároku, ktorý vznikol na základe zodpovednosti, zároveň však upozorňuje na rozdiely, ktorými sa vyznačuje právna úprava občianskoprávnej zodpovednosti a poistné právo. Kým právna úprava zodpovednosti za škodu smeruje k vyrovnaniu škody, cieľom poistného práva je rozdeliť bremeno zodpovednosti medzi kolektívne subjekty, ktoré sú povinné nahradiť škodu.

22 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 9.

portugalského občianskeho zákonníka, ktorý stanovuje, že každý z vodičov nesie päťdesiatpercentnú zodpovednosť za vzniknutú škodu. Príslušný občianskoprávny súd rozhodol, že zodpovednosť vodiča vozidla, ktoré spôsobilo škodu, sa má pomerne obmedziť v závislosti od miery, ktorou prispelo vozidlo poškodeného k vzniku uvedenej škody. Obmedzenie tejto zodpovednosti malo za následok pomerne obmedzenie náhrady škody poškodenému z titulu poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.²³

b) Argumentácia v návrhoch

37. Vo svojich návrhoch zo 7. decembra 2010 – na obsah ktorých by som na tomto mieste chcela odkázať – som potvrdila zlučiteľnosť predmetnej občianskoprávnej úpravy s právom Únie, a to v zásade s odôvodnením, že nespadá do pôsobnosti sporných smerníc.²⁴ K uvedenému záveru som dospela zisťovaním oblasti pôsobnosti sporných smerníc na základe výkladu znenia a účelu ich ustanovení. Pri tom som konštatovala, že tieto smernice síce upravujú niekoľko oblastí právnej úpravy poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ale ich cieľom nie je harmonizovať vnútroštátnu právnu úpravu zákonnej zodpovednosti.²⁵ Z toho som vyvodila záver, že do pôsobnosti smerníc nespádajú ani hmotnoprávne kritériá posúdenia zodpovednosti za škodu, ktorá vznikla v dôsledku dopravnej nehody, ani rozsah zodpovednosti.²⁶ Keďže sporná portugalská právna úprava patrí z regulačno-systematického hľadiska do vnútroštátneho občianskeho práva v oblasti náhrady škody, nespadá do pôsobnosti smerníc.²⁷

38. Vo svojich návrhoch²⁸ som sa ďalej podrobne vyjadrila k judikatúre Súdneho dvora vo veciach Candolin a i.²⁹ a Farrell³⁰ a upozornila som na zjavné rozdiely, ktoré existovali medzi uvedenými vecami a vecou Carvalho Ferreira Santos. Ako som preukázala na konkrétnych príkladoch, skutkový a právny stav, ktorý bol relevantný v poslednej uvedenej veci, sa v podstatných bodoch odlišoval od skutkového a právneho stavu, ktorý bol rozhodujúci vo veciach Candolin a i. a Farrell, keďže v nich išlo o zlučiteľnosť ustanovenia, ktoré sa týkalo občianskoprávnej zodpovednosti³¹, a nie o ustanovenia právnej úpravy zákonnej zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, o ktoré išlo vo veciach Candolin a i. a Farrell. Domnievam sa, že v tomto kontexte bolo vylúčené, aby sa táto judikatúra uplatnila vo veci Carvalho Ferreira Santos.³²

23 — Tamže, body 11 až 14.

24 — Pozri bod 73 mojich návrhov.

25 — Pozri už rozsudok zo 14. septembra 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Zb. s. I-5711, body 23 a 29). Ďalej pozri k výkladu prvej, druhej a tretej smernice s účinkami pre štáty EZVO/EHP judikatúru Súdneho dvora EZVO (v súlade so zásadou homogénosti v práve EHP), okrem iného rozsudky zo 14. júna 2001, Helgadóttir (E 7/00, bod 30), a z 20. júna 2008, Nguyen (E 8/07, bod 24). Podľa bodov 8, 9 a 19 Prílohy IX k Dohode o EHP sa uvedené smernice uplatňujú aj pre štáty EZVO/EHP. Judikatúra v oblasti právnej úpravy poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel je v Európskom hospodárskom priestore ovplyvnená dlhoročnou spolupracou medzi Súdnyim dvorom Európskej únie a Súdnyim dvorom EZVO. K hlavným znakom tohto jedinečného právneho dialógu oboch súdov pozri BAUDENBACHER, C.: Some thoughts on the EFTA Court's phases of life. In: *Judicial Protection in the European Economic Area*. Stuttgart 2012, s. 11 a nasl., a The EFTA Court, the ECJ, and the Latter's Advocates General – Tale of Judicial Dialogue. In: *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs*, (Vyd. Anthony Arnulf a Takis Tridimas): Oxford 2008, s. 90 a nasl.

26 — Pozri bod 59 mojich návrhov.

27 — Tamže, bod 60.

28 — Návrhy vo veci Carvalho Ferreira Santos, body 50 až 53, 61 a 70 a nasl.

29 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 16.

30 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 13.

31 — Tamže, body 61, 70. Pozri MICHÁ, M: *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*. Tübingen 2010, s. 72 a nasl., kde sa posudzuje rozsudok vo veci Farrell výlučne z hľadiska právnej úpravy občianskoprávnej zodpovednosti.

32 — Tamže, bod 74.

39. Vzhľadom na úvahy, ktoré tu boli načrtnuté v skrátenej podobe, som Súdnemu dvoru navrhla, aby na otázku, ktorá bola predmetom návrhu na začatie prejudiciálneho konania, odpovedal v tom zmysle, že smernice 72/166, 84/5 a 90/232 nebránia takej vnútroštátnej občianskoprávnej úprave, ktorá v takej situácii, aká nastala v konaní vo veci samej, keď došlo k zrážke vozidiel, pričom žiadnemu z vodičov nebolo možné dokázať zavinenie, a v dôsledku ktorej vznikla jednému z vodičov zdravotná ujma a vecná škoda, vedie k tomu, že sa nárok poškodeného, ktorý vyplýva zo zodpovednosti za škodu, paušálne znižuje o polovicu.

c) Rozhodnutie Súdneho dvora

40. Súdny dvor sa v rozsudku vo veci *Carvalho Ferreira Santos*³³ s týmto návrhom stotožnil. Ako poukážem ďalej, v tejto súvislosti možno hovoriť aj o vysokej miere zhody v právnej argumentácii.

41. Východiskom tejto argumentácie bolo konštatovanie, že treba rozlišovať na jednej strane medzi povinnosťou kryť prostredníctvom zákonného poistenia škody, ktoré boli tretím osobám spôsobené prevádzkou motorových vozidiel, a rozsahom ich odškodnenia na základe zákonnej zodpovednosti poisteného na strane druhej. Zatiaľ čo povinnosť poistného krytia je zabezpečená a definovaná právnou úpravou Únie, odškodnenie sa spravuje v zásade vnútroštátnym právom.³⁴ S ohľadom na rozsudky *Candolin a i.*³⁵ a *Farrell*³⁶ Súdny dvor uviedol, že cieľom smerníc o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel nie je harmonizácia režimov zodpovednosti za škodu v členských štátoch a že podľa súčasného práva Únie členské štáty môžu upraviť režim zodpovednosti za škodu, uplatniteľný na nehody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel.³⁷ To platí hlavne pre stanovenie režimu zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, t. j. zodpovednosť za zavinenie alebo zodpovednosť za škodlivý následok, ktorá má byť krytá poistením.³⁸ Súdny dvor však objasnil, že bez ohľadu na toto vymedzenie jednotlivých aspektov právnej úpravy existuje medzi nimi súvislosť, a to v tom, že členské štáty sú podľa uvedených smerníc povinné zaručiť, že zodpovednosť za škodu platná podľa ich vnútroštátneho práva bude krytá poistením v súlade s ustanoveniami uvedených troch smerníc.³⁹

42. Pokiaľ ide o chápanie uvedených kritérií v rozhodnutí vo veci *Candolin a i.* a ich prípadného uplatnenia na prejednávajúcu vec, Súdny dvor zastával podobný názor, aký som prezentovala vo svojich návrhoch. Okolnosť, že taká vnútroštátna úprava zodpovednosti za škodu, aká je obsahom článku 506 Código Civil, upravuje rozdelenie zodpovednosti za škodu, ktorá vznikla pri zrážke dvoch motorových vozidiel, pokiaľ ju nezavinil žiadny z vodičov, totiž ešte nepovažoval za ohrozenie praktického účinku smerníc, pretože táto právna úprava zodpovednosti za škody sa nedotýka záruky upravenej právom Únie, že režim zákonnej zodpovednosti uplatniteľný na základe vnútroštátneho práva bude krytý poistením v súlade s ustanoveniami uvedených troch smerníc.⁴⁰

43. S cieľom podporiť svoju argumentáciu systematickým výkladom sa Súdny dvor opieral aj o novšie smernice o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, z ktorých ustanovení v podstate vyplýva, že bez ohľadu na zásadné krytie zdravotnej ujmy a vecných škôd zákonným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa zodpovednosť a výška náhrady škody v prípade dopravných nehôd riadi režimom občianskoprávnej zodpovednosti.⁴¹ Tak napríklad článok 1a tretej smernice, ktorý bol doplnený na základe smernice

33 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 9.

34 — Tamže, bod 31.

35 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 18.

36 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 13.

37 — Tamže, bod 32.

38 — Tamže, bod 33.

39 — Tamže, bod 34.

40 — Tamže, bod 44.

41 — Tamže, bod 45.

2005/14⁴², stanovuje, že poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS pokrýva ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, ktorí sú v následku nehody s účasťou motorového vozidla oprávnení na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom. Toto ustanovenie smernice ďalej stanovuje, že tento článok sa nedotýka zodpovednosti za škodu ani sumy škody. Súdny dvor v tejto súvislosti odkazuje na článok 12 smernice 2009/103, z ktorého vyplýva, že povinné poistené krytia škody spôsobenej osobitným kategóriám poškodených, najmä nemotorizovaným účastníkom cestnej premávky a cestujúcim, sa nedotýka zodpovednosti za škodu ani výšky náhrady tejto škody.

44. So zreteľom na predchádzajúce úvahy Súdny dvor konštatoval, že článok 3 ods. 1 prvej smernice, článok 2 ods. 1 druhej smernice a článok 1 tretej smernice nebránia takej vnútroštátnej právnej úprave, akou je článok 506 Código Civil, podľa ktorej v prípade, ak zrážkou dvoch vozidiel bola spôsobená škoda a zavinenie tejto zrážky nemožno pripísať žiadnemu z vodičov, sa zodpovednosť za uvedenú škodu rozdelí pomerne podľa miery, akou každé z vozidiel prispelo k jej vzniku, a v prípade pochybností v tomto smere sa miera tejto účasti určí v rovnakom pomere.⁴³

2. Vec Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio

a) Základná charakteristika problematiky v tejto veci

45. Vec Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio bola založená na návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Supremo Tribunal de Justiça a žiadal v ňom Súdny dvor o vysvetlenie, či sa majú prvá, druhá a tretia smernica vykladať v tom zmysle, že bránia takej vnútroštátnej právnej úprave, ktorá obmedzuje alebo vylučuje právo na poskytnutie náhrady škody obeť dopravnej nehody, a to z dôvodu, že poškodený čiastočne či výlučne prispel k vzniku škody.⁴⁴

46. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania bol podaný v rámci sporu medzi pánom Ambrósiom Lavradorom a pani Olival Ferreira Bonifácio na jednej strane a poisťovňou poskytujúcou poistenie zodpovednosti na strane druhej vo veci náhrady škody, ktorú žalobcovia v konaní vo veci samej utrpeli v dôsledku dopravnej nehody ich maloletého dieťaťa, ktoré išlo na bicykli, s vozidlom, ktorého zodpovednosť za škodu bola krytá poistením uzatvoreným v uvedenej poisťovni.⁴⁵ Podľa rozhodnutia o predložení návrhu na začatie prejudiciálneho konania bola žaloba na náhradu škody, ktorú rodičia podali, zamietnutá tak v prvostupňovom konaní, ako aj v odvolacom konaní s odôvodnením, že nehodu, pri ktorej dieťa zahynulo, zavinielo samotné dieťa, pretože išlo v protismere a nedodržalo pravidlá prednosti v jazde.

47. Supremo Tribunal de Justiça mal pochybnosti o zlučiteľnosti uplatneného režimu občianskoprávnej zodpovednosti s judikatúrou vo veci Candolin a i. a rozhodol sa požiadať Súdny dvor o vysvetlenie otázky, či článok 1 tretej smernice bráni tomu, aby portugalské občianske právo – predovšetkým ustanovenia článku 503 ods. 1 a článkov 504, 505 a 570 Código Civil – v prípade dopravnej nehody vylúčilo alebo obmedzilo právo maloletej obeť dopravnej nehody na poskytnutie náhrady škody iba z toho dôvodu, že sa dotýčny maloletý na vzniku škody čiastočne či dokonca výlučne podieľal.

42 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/14/ES z 11. mája 2005, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. EÚ L 149, s. 14).

43 — Rozsudok Carvalho Ferreira Santos (už citovaný v poznámke pod čiarou 9, bod 46).

44 — Rozsudok Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio (už citovaný v poznámke pod čiarou 10, bod 22).

45 — Tamže, bod 2.

b) Rozhodnutie Súdneho dvora

48. Vzhľadom na to, že už boli prednesené návrhy generálneho advokáta vo veci Carvalho Ferreira Santos, a vec Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio teda neprináša nijaké nové právne otázky, Súdny dvor podľa článku 20 ods. 5 svojho štatútu rozhodol, že o veci rozhodne bez návrhov po tom, ako si vypočuje generálneho advokáta.

49. V rozsudku vo veci Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio⁴⁶ Súdny dvor rozhodol, že smerniciam o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel neodporujú také vnútroštátne ustanovenia o zodpovednosti za škodu, ktoré umožňujú vylúčiť alebo obmedziť právo obete nehody požadovať náhradu škody v rámci poistenia zodpovednosti za škodu týkajúceho sa vozidla zúčastneného na nehode, a to na základe konkrétneho posúdenia výlučného alebo čiastočného príspevia tejto obete k vlastnej škode.

50. Súdny dvor využil podobnú právnu argumentáciu ako vo veci Carvalho Ferreira Santos. Najskôr zdôraznil potrebu rozlišovať medzi povinnosťou poskytnúť poistné krytie zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám prevádzkou motorových vozidiel na jednej strane a rozsahom náhrady škody v prospech týchto osôb z dôvodu zodpovednosti za škodu poistenej osoby na strane druhej.⁴⁷ Zároveň pripomenul, že ak neexistuje na úrovni Únie taká úprava, ktorej cieľom je harmonizácia, môžu členské štáty upraviť režim zodpovednosti za škodu, ktorý sa uplatní na nehody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel.⁴⁸

51. Podobne ako vo veci Carvalho Ferreira Santos poukázal Súdny dvor na rozdiel medzi vecou samou a vecou, ktorá sa posudzovala vo veciach Candolin a i. a Farrell. Na rozdiel od okolností, z ktorých vychádzali citované rozsudky, nie je právo poškodeného na náhradu škody dotknuté obmedzením poistného krytia zodpovednosti za škodu na základe ustanovení v oblasti poistenia, ale obmedzením zodpovednosti za škodu poisteného vodiča podľa platného režimu zodpovednosti za škodu.⁴⁹

52. Toto konštatovanie vychádzalo z prieskumu relevantných ustanovení vnútroštátneho práva. Ako Súdny dvor odvodil z rozhodnutia o predložení návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ustanovenia článkov 503 a 504 portugalského Código Civil síce v prípade dopravnej nehody stanovili objektívnu zodpovednosť. Podľa článku 505 Código Civil je však zodpovednosť stanovená na základe článku 503 ods. 1 vylúčená v tom prípade, ak nehodu zapríčinil poškodený. Navyše, ak poškodený svojím zavinením prispel k vzniku alebo zväčšeniu škody, článok 570 portugalského občianskeho zákonníka stanovuje, že po zohľadnení stupňa závažnosti tohto zavinenia poškodenému nemusí byť priznaná časť náhrady škody alebo dokonca žiadna náhrada škody.⁵⁰ Súdny dvor chápal tieto právne predpisy v tom zmysle, že objektívnu zodpovednosť vodiča motorového vozidla zúčastneného na nehode vylučujú len v prípade, že zavinenie nehody možno pripísať výlučne poškodenému. Navyše v prípade zavinenia poškodeného, ktoré prispelo k vzniku alebo zväčšeniu jeho škody, náhrada tejto škody na základe tejto právnej úpravy úmerne závisí od stupňa závažnosti tohto zavinenia.⁵¹

53. Súdny dvor zastával názor, že na rozdiel od jednotlivých právnych kontextov vo veciach Candolin a i., ako aj Farrell uvedená právna úprava nemala za následok v prípade príspevia poškodeného k vlastnej škode automatické vylúčenie alebo neprimerané zníženie jeho nároku, v konkrétnom prípade nároku rodičov usmrteného maloletého dieťaťa, ktoré šlo na bicykli a zrazilo sa s motorovým vozidlom, na náhradu škody z povinného poistenia zodpovednosti za škodu vzťahujúceho sa na vodiča

46 — Tamže.

47 — Tamže, bod 25.

48 — Tamže, bod 26.

49 — Tamže, bod 31.

50 — Tamže, bod 32.

51 — Tamže, bod 33.

motorového vozidla zúčastneného na nehode. Súdny dvor na základe toho dospel k záveru, že sporná právna úprava preto nemá vplyv na záruku na základe práva Únie, aby zodpovednosť za škodu stanovená podľa platného vnútroštátneho práva bola krytá poistením, ktoré je v súlade s tromi spomínanými smernicami.⁵²

54. Inými slovami: okolnosť, že podľa vnútroštátnej úpravy občianskoprávnej zodpovednosti možno poškodenému odoprieť nárok na náhradu škody z dôvodu, že prispel k jej vzniku, Súdny dvor nepovažoval za ohrozenie praktického účinku smerníc, pretože táto všeobecná záruka občianskoprávneho nároku, o ktorú sa usiluje právo Únie, nebola dotknutá poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.

C – Posúdenie predmetnej veci

55. Po uvedení základných charakteristík doterajšej judikatúry treba preskúmať, či z nej vyplývajú závery pre posúdenie prejednávanej veci.

1. Stanovenie predmetu výkladu

56. Najprv však treba uviesť niekoľko úvodných poznámok k rozsahu predmetu výkladu. K uznaným právomociam Súdneho dvora patrí aj to, aby v prípade potreby spresnil prejudiciálnu otázku alebo aby ju dokonca preformuloval s cieľom poskytnúť vnútroštátnemu súdu čo najúplnejšiu a najužitočnejšiu odpoveď, ktorá prispeje k rozhodnutiu právneho sporu.⁵³ Podľa môjho názoru je spresnenie prejudiciálnej otázky nevyhnutné preto, že sa čiastočne zameriava aj na výklad ustanovenia – konkrétne článku 1a tretej smernice –, ktoré sa z dôvodu jeho vecnej a časovej pôsobnosti vo veci samej neuplatní.

57. Pokiaľ ide o vecnú pôsobnosť, toto ustanovenie sa neuplatní preto, lebo poškodený v konaní vo veci samej nepatrí do relevantného okruhu chránených osôb. Toto ustanovenie upravuje, že poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel pokrýva ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, ktorí sú v následku nehody s účasťou motorového vozidla oprávnení na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom. V právnom spore vo veci samej však ide o nárok na náhradu škody osoby cestujúcej vo vozidle, ktorej vznikla škoda v dôsledku nehody.

58. Čo sa týka časovej pôsobnosti, toto ustanovenie sa neuplatní preto, lebo smernica 2005/14, na základe ktorej sa ustanovenie doplnilo do tretej smernice, bola prijatá až 11. mája 2005. Podľa článku 6 ods. 1 sa smernica 2005/14 mala prebrať najneskôr do 11. júna 2007. Jednotlivci sa na ustanovenia smerníc môžu pred vnútroštátnymi súdmi v zásade odvolávať až po uplynutí lehoty na prebratie. Ako Súdny dvor uviedol vo svojej judikatúre, členským štátom nemožno pred uplynutím lehoty na prebratie smernice vytýkať, že ešte neprijali opatrenia na jej prebratie do vnútroštátneho práva.⁵⁴ Vzhľadom na skutočnosť, že dopravná nehoda, ktorá je základom sporu vo veci samej, sa stala už 12. júna 2004, je vylúčená možnosť odvolávať sa na toto ustanovenie smernice.

59. S ohľadom na tento záver sa výklad článku 1a tretej smernice javí ako nerelevantný pre rozhodnutie vo veci samej. Súdny dvor preto uvedené ustanovenie nemusí považovať za súčasť predmetu výkladu. V tomto zmysle treba prejudiciálnu otázku spresniť v tom zmysle, že žiadosť o výklad sa nevzťahuje na sporné ustanovenie smernice.

52 — Tamže, bod 34.

53 — Pozri okrem iného rozsudky z 11. júla 2002, Marks & Spencer (C-62/00, Zb. s. I-6325, bod 32), a z 28. novembra 2000, Roquette Frères (C-88/99, Zb. s. I-10465, body 18 a 19). Pozri LENAERTS, K., ARTS, D., MASELIS, I.: *Procedural Law of the European Union*, 2. ed., London 2006, s. 48 a nasl., body 2 – 021.

54 — Pozri rozsudok zo 4. júla 2006, Adeneler a i. (C-212/04, Zb. s. I-6057, bod 114).

2. Možnosť uplatniť uvedenú judikatúru v konaní vo veci samej

60. V prospech možnosti uplatniť uvedenú judikatúru, ktorá sa týka vzťahu medzi vnútroštátnym občianskym právom a úpravou poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktorá je vymedzená právom Únie, v konaní vo veci samej možno podľa môjho názoru uviesť množstvo argumentov, ktoré ďalej vysvetlím.

61. Predovšetkým treba upozorniť na to, že ako správne zdôrazňujú portugalská vláda⁵⁵ a Komisia⁵⁶, Súdny dvor už na takmer totožnú prejudiciálnu otázku odpovedal vo veci Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio. Nielen preto má tento rozsudok mimoriadny význam pre posúdenie právnych otázok, ktoré sú relevantné v prejednávanej veci. Rovnako ako v uvedenej veci ide napokon aj tu o súlad portugalskej úpravy, ktorá sa týka vylúčenia zodpovednosti držiteľa vozidla za škodu v dôsledku vlastného zavinenia zo strany poškodeného smernicami. Ako vyplýva z prejudiciálnej otázky a z príslušných ustanovení Código Civil, táto občianskoprávna úprava umožňuje súdu, ktorý má rozhodnúť o nárokoch na náhradu škody vyplývajúcej z dopravnej nehody, aby tieto nároky obmedzil, resp. dokonca nepriznal, pokiaľ zavinené správanie poškodeného prispelo k vzniku alebo zhoršeniu škôd. Vyplýva to zo zásady portugalského občianskeho práva, podľa ktorej môže zavinené správanie poškodeného ovplyvniť výšku náhrady škody. V závislosti od závažnosti zavinenia to dokonca môže viesť k úplnému zániku nároku na náhradu škody.

62. Doterajšia judikatúra Súdneho dvora dokazuje, že táto zásada vnútroštátneho občianskeho práva je v zásade v súlade s právom Únie, pretože v oboch uvedených rozsudkoch bola uznaná právomoc členských štátov, aby vo svojom práve stanovili tak zníženie nárokov na náhradu škody na polovicu⁵⁷, ako aj ich úplný zánik⁵⁸, pokiaľ sa to javí odôvodnené. Predovšetkým je to dané oddelením dvoch právnych oblastí, ktoré uznal Súdny dvor, a to právnej úpravy poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktorá podlieha pravidlám obsiahnutým v práve Únie, a právnej úpravy občianskoprávnej zodpovednosti pri dopravných nehodách, ktorá sa riadi pravidlami uvedenými vo vnútroštátnych právnych predpisoch. Vzhľadom na skutočnosť, že členské štáty môžu určiť najmä druh zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel⁵⁹, môžu v súlade s tým tiež v rámci koncepcie vnútroštátnej právnej úpravy stanoviť, či bude zánik nároku závisieť od prípadného zavinenia poškodeného.

63. Ako správne upozorňuje nemecká vláda⁶⁰, okolnosť, že skutkový stav vo veci samej sa vyznačuje určitými osobitosťami, nie je z hľadiska odpovede na prejudiciálnu otázku právne relevantná. Tieto osobitosti sa nedajú zohľadniť ani ako argument v prospech odlišného posúdenia. Ovplyvniť by mohli nanajvýš právnu kvalifikáciu skutkového stavu podľa vnútroštátnych občianskoprávných predpisov. Konkrétne ide o skutočnosť, že vo veci samej poškodený spolujazdec porušil zákonnú povinnosť pripútať sa bezpečnostným pásom, čo podľa portugalského práva môže predstavovať, ako to vyplýva z rozhodnutia o predložení návrhu na začatie prejudiciálneho konania, právne relevantný aspekt, ktorý odôvodňuje výhradu spoluzavinenia zo strany poškodeného. Posledné uvedené tvrdenie vyplýva najmä zo spôsobu, akým je formulovaná prejudiciálna otázka.

55 — Pozri bod 35 písomných pripomienok portugalskej vlády.

56 — Pozri bod 41 písomných pripomienok Komisie.

57 — Pozri bod 44 týchto návrhov.

58 — Pozri bod 49 týchto návrhov.

59 — Pozri bod 41 týchto návrhov.

60 — Pozri bod 4 písomných pripomienok nemeckej vlády.

64. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že Súdny dvor je v konečnom dôsledku viazaný výkladom vnútroštátnych občianskoprávných noriem v judikatúre portugalských súdov, pretože nemá právomoc vykladať vnútroštátne právo⁶¹ ani posudzovať skutkové otázky.⁶² V rámci postupu, ktorý upravuje článok 267 ZFEÚ, patrí výklad vnútroštátnych predpisov a posúdenie ich vplyvov výlučne do právomoci vnútroštátneho súdu.⁶³ Z hľadiska práva Únie právne posúdenie v uvedenom zmysle jednoznačne nemožno napadnúť, pretože cieľom smerníc o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel nie je harmonizácia právnej úpravy členských štátov o zodpovednosti. Na účely prejednávaneho návrhu na začatie prejudiciálneho konania je teda relevantné iba právne posúdenie správania – v podobe konania alebo opomenutia – ako spoluzavinenia, ktoré vykonali portugalské súdy. Súdny dvor sa teda nemusí zaoberať tvrdeniami V. H. Marquesa Almeidu, ktoré sa týkajú údajného nepriradenia vzniku škody v dôsledku porušenia povinnosti pripútať sa bezpečnostným pásom.⁶⁴

65. Za relevantný argument v prospech iného hodnotenia daného právneho stavu nemožno považovať ani okolnosť, že V. H. Marques Almeida utrpel závažné zranenia. Na tomto mieste pripomínam, že pri skutkovom stave posudzovanom vo veci Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio viedlo konanie, ktoré bolo klasifikované ako zavinené, dokonca k smrti poškodeného. Ani napriek závažnosti utrpenej škody nepovažoval Súdny dvor za odôvodnené odchýliť sa od doterajšej judikatúry. Za týchto okolností treba tvrdenie V. H. Marquesa Almeidu v tomto ohľade zamietnuť ako nerelevantné na účely konania o prejednávanej veci.

66. Ako ďalšia osobitosť bola uvedená okolnosť, že jedno z vozidiel, ktoré sa podieľalo na nehode, nebolo v okamihu nehody poistené. Opäť však nie je zrejmé, do akej miery by táto okolnosť mohla byť relevantná pre posúdenie právneho stavu, keďže V. H. Marques Almeida má možnosť žalovať okrem poisťovne druhého zúčastneného vozidla aj vlastníka nepoisteného vozidla, jeho vodiča a záručný fond, ktorí by vzhľadom na to, že ide o objektívnu zodpovednosť, mohli niesť zodpovednosť za náhradu škody spoločne a nerozdielne. Na to upozorňuje aj vnútroštátny súd vo svojej prejudiciálnej otázke.

67. Ďalej je vhodné objasniť, že skutočnosť, že v konaní vo veci samej nejde o náhradu škody vodičovi, ako to bolo vo veci Carvalho Ferreira Santos aj vo veci Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, ale o náhradu škody spolujazdcovi, nesvedčí v neprospech možnosti uplatniť uvedenú judikatúru v prejednávanej veci. Najprv treba pripomenúť, že poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel v zásade kryje ujmu na zdraví spôsobenú „všetkým cestujúcim“, a teda aj ujmy, ktoré utrpel spolujazdec, ako vyplýva z článku 1 tretej smernice. Z hľadiska právnej úpravy poistenia je teda ochrana spolujazdca porovnateľná s ochranou ktoréhokoľvek iného účastníka cestnej premávky, ktorý vedie vozidlo. Táto právna úprava Únie, ktorá sa snaží zaistiť vysokú úroveň poistnej ochrany pre všetkých účastníkov cestnej premávky, sa však v konečnom dôsledku netýka otázky prípadného obmedzenia nároku na náhradu škody vo vzťahu k cestujúcemu vo vozidle až po úplný zánik tohto nároku podľa právnych predpisov o občianskoprávnej zodpovednosti. V tejto súvislosti neexistujú nijaké osobitosti pre určenie rozsahu náhrady škody. Ako správne upozorňuje Komisia⁶⁵, k tomuto záveru smerovali aj úvahy Súdneho dvora uvedené v rozsudku Carvalho, ktoré sa týkali článku 1a smernice 2005/14 a článku 12 smernice 2009/103, ale s ohľadom na ochranu iných kategórií účastníkov cestnej premávky. Treba teda konštatovať, že samotné postavenie poškodeného ako spolujazdca nemá nijaký vplyv na posúdenie prejednávanej veci.

61 — Pozri okrem iného rozsudky z 19. marca 1964, Unger (75/63, Zb. s. 379), a z 18. decembra 1997, Annibaldi (C-309/96, Zb. s. I-7493, bod 13).

62 — Pozri rozsudky z 22. septembra 2011, Interflora Inc. (C-323/09, Zb. s. I-8625, bod 46), a z 19. apríla 2012, Wintersteiger (C-523/10, body 26 a 28).

63 — Pozri rozsudky z 3. februára 1977, Benedetti (52/76, Zb. s. 163, bod 25); z 21. septembra 1999, Kordel a i. (C-397/96, Zb. s. I-5959, bod 25); zo 17. júla 2008, Corporación Dermoeestética (C-500/06, Zb. s. I-5785, bod 21), a z 1. decembra 2011, Churchill Insurance Company a Evans (C-442/10, Zb. s. I-12639, bod 22).

64 — Pozri bod 23 písomného stanoviska V. H. Marquesa Almeidu.

65 — Pozri body 47 až 51 písomných pripomienok Komisie.

68. Pokiaľ tak ako v právnom spore vo veci samej neexistujú pochybnosti o tom, že zánik nároku poškodeného na náhradu škody je v konečnom dôsledku spôsobený výhradne vylúčením občianskoprávnej zodpovednosti, potom neexistuje ani možnosť odvolať sa na analógiu s vecami Candolin a i. a Farrell, na ktoré vnútroštátny súd tiež odkazuje na odôvodnenie svojho návrhu na začatie prejudiciálneho konania. Na rozdiel od prípadu, ktorý sa posudzoval v rozsudkoch vydaných v týchto veciach, nie je totiž v konaní vo veci samej nárok V. H. Marquesa Almeidu na náhradu škody ako poškodeného v dôsledku dopravnej nehody dotknutý z dôvodu obmedzenia poistného krytia z titulu zákonnej zodpovednosti na základe právnych predpisov v oblasti poistenia.

69. Na rozdiel od právnych rámcov, ktoré sa posudzovali vo veciach Candolin a i. a Farrell, nie sú portugalské právne predpisy, o ktoré ide v prejednávanej veci, dôvodom, aby sa v prípade, keď poškodený prispel k vzniku vlastnej škody, automaticky vylúčilo alebo neprimeraným spôsobom obmedzilo jeho právo na poskytnutie náhrady škody z poistenia zákonnej zodpovednosti za škody vodiča vozidla, ktoré bolo účastníkom nehody. Týmito právnymi predpismi nie je dotknutá záruka upravená právom Únie, že zákonná zodpovednosť za škodu, ktorá je určená na základe uplatniteľného vnútroštátneho práva, musí byť pokrytá poistením v súlade so smernicami o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.

70. Keďže vzhľadom na právnu problematiku má prejednávaná vec výraznú podobnosť s vecami Carvalho Ferreira Santos i Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, ponúka sa možnosť uplatniť túto judikatúru. V súlade s tým by Súdny dvor mal tiež rozhodnúť, že smerniciam o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel neodporuje taká vnútroštátna právna úprava zodpovednosti za škodu, podľa ktorej možno v prípade zrážky dvoch motorových vozidiel, ktorú nezavinil ani jeden z vodičov, odprieť alebo nepriznať nárok zranenej osoby cestujúcej v jednom z vozidiel na náhradu škody, pretože prispela k vzniku svojich škôd.

D – *Neexistencia potreby zmeniť judikatúru*

71. Uvedené posúdenie ukázalo, že smernice, ktoré boli prijaté na účely harmonizácie v oblasti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, plnia svoj legislatívny účel, ktorým je zaistiť, aby bola zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel krytá poistením. Nemajú však nijaký vplyv na rozsah zodpovednosti za škodu, pretože ich cieľom nie je harmonizovať vnútroštátne predpisy o tejto zodpovednosti. Za týchto okolností je v kontexte súčasného práva Únie v jednotlivých prípadoch nutné akceptovať odlišné odpovede, ktoré vyplývajú z občianskoprávných poriadkov členských štátov⁶⁶, pokiaľ ide o výšku nárokov na náhradu škody, ktoré prináležia osobám poškodeným v dôsledku dopravných nehôd, ako je aj V. H. Marques Almeida. Zrejme nie je možné, aby sa tieto právne predpisy harmonizovali nepriamo, prostredníctvom extenzívneho výkladu smerníc, bez toho, aby došlo k zásahu do právomocí normotvorcu Únie, ktorý sa

66 — Väčšina členských štátov (napr. Nemecko, Španielsko, Estónsko, Francúzsko, Taliansko, Lotyšsko, Poľsko, Slovinsko a Švédsko) priznáva poškodeným v dôsledku dopravnej nehody nároky na náhradu škody, aj keď sa nepreukázalo zavinenie ani jedného z vodičov. Spravidla je to založené na myšlienke objektívnej zodpovednosti za akýkoľvek škodlivý následok, ktorý vznikol vedením vozidla v dopravnej premávke. Tieto právne poriadky stanovujú aj priamy nárok poškodeného voči poisťovní. V iných členských štátoch však uvedená zodpovednosť bez ohľadu na zavinenie neexistuje. Naopak, poškodený musí preukázať porušenie obozretnosti, ktorého sa dopustil vodič (napr. Holandsko a Írsko). Pokiaľ ide o samotný rozsah nároku na náhradu škody, niektoré členské štáty (napr. Poľsko alebo Slovinsko) stanovujú možnosť obmedzenia alebo dokonca zániku tohto nároku, pokiaľ nebol poškodený v okamihu nehody pripútaný. Iné členské štáty (napr. Francúzsko a Švédsko) stanovujú vo svojom právom poriadku zásadné právo poškodeného na úplnú náhradu škody a odchýlenie sa od tejto zásady je možné iba vo výnimočných prípadoch. Iné členské štáty (napr. Nemecko, Španielsko, Grécko, Taliansko a Lotyšsko) síce naproti tomu v zásade stanovujú obmedzenie, resp. zánik nároku v prípadoch, keď poškodený nesplnil svoju povinnosť odvrátiť škody. K tomu však nedochádza automaticky, ale v závislosti od toho, či osoba, voči ktorej sa nárok uplatňuje, môže preukázať, že poškodený by neutrpel zranenia, pokiaľ by dodržal povinnosť pripútať sa bezpečnostným pásom.

až doposiaľ takej harmonizácii vedome vyhýbal. Keby sa harmonizácia právnych predpisov o zodpovednosti za škodu považovala za nevyhnutnú, uvedený prístup by tiež nebol žiaduci, hlavne pokiaľ sa nedá vyhnúť obozretne uskutočňovanej harmonizácii občianskeho práva⁶⁷ zo strany normotvorcu Únie, ako to ukazuje niekoľko aktuálnych príkladov.⁶⁸

VII – Návrh

72. Vzhľadom na uvedené úvahy navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prejudiciálnu otázku, ktorú položil Tribunal de Relação Porto, odpovedal takto:

Článok 3 ods. 1 smernice Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti, článok 2 ods. 1 smernice Rady 84/5/EHS z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a článok 1 smernice Rady 90/232/EHS zo 14. mája 1990 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa majú vykladať v tom zmysle, že im neodporuje taká vnútroštátna právna úprava zodpovednosti za škodu, podľa ktorej v prípade zrážky dvoch vozidiel, ktorá nebola zavinená žiadnym z vodičov, možno odoprieť alebo obmedziť nárok na náhradu škody zranenej osoby, ktorá cestovala v jednom z vozidiel, z dôvodu, že tento cestujúci prispel k vzniku škody.

67 — K názorným príkladom uvedenej postupnej harmonizácie občianskeho práva patrí spoločný referenčný rámec („Common Frame of Reference“), ktorý poskytuje aj pravidlá o mimozmluvnej zodpovednosti. V oddieli VI – 1:101 („Basic Rule“) obsahuje základné pravidlo, podľa ktorého má každý, kto utrpel škodu v dôsledku správania, ktoré možno priradiť inej osobe, nárok na náhradu škody. Oddiel VI – 3:205 („Accountability for damage caused by motor vehicles“) upravuje zodpovednosť držiteľa vozidla za škodu, ktorá bola spôsobená inej osobe v dôsledku dopravnej nehody. Oddiel VI – 5:102 („Contributory fault and accountability“) v odseku 1 naopak upravuje obmedzenie nároku na náhradu škody v rozsahu, v akom poškodený prispel k vzniku svojej škody. Podľa odseku 2 písm. c) je však obmedzenie nároku na náhradu škody vylúčené, pokiaľ škoda vznikla pri nehode, s výnimkou situácie, že by nepozornosť poškodeného predstavovala s ohľadom na konkrétne okolnosti prípadu hrubú nebanlivosť. Cieľom tejto úpravy je poskytnúť obetiam dopravných nehôd osobitnú ochranu.

68 — Čiastočnú harmonizáciu občianskeho práva možno pozorovať najmä v oblasti ochrany spotrebiteľa. V tejto oblasti prebieha v súčasnosti množstvo legislatívnych zmien, ktoré svedčia o úsilí Komisie o konsolidáciu, ako aj o modernizáciu dosiahnutého *acquis*. Nielen smernica Rady 93/13/EHS z 5. apríla 1993 o nekalých podmienkach v spotrebiteľských zmluvách (Ú. v. ES L 95, s. 29; *Mim. vyd.* 15/002, s. 288) prešla niekoľkými detailnými zmenami na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ z 25. októbra 2011 o právach spotrebiteľov (Ú. v. EÚ L 304, s. 64), ktorá spočíva na úplnej harmonizácii vnútroštátnych právnych predpisov na ochranu spotrebiteľov. Komisia okrem toho svojím návrhom nariadenia Európskeho parlamentu a rady o spoločnom európskom kúpnom práve [KOM(2011) 635 v konečnom znení] zahájila legislatívny zámer, ktorý v budúcnosti umožní fakultatívne uplatňovanie tejto právnej úpravy na cezhraničné kúpne zmluvy v prípade, ak sa na tom zmluvné strany výslovne dohodnú.