



## Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA  
PAOLO MENGOZZI  
prednesené 24. októbra 2012<sup>1</sup>

**Vec C-409/11**

**Gábor Csonka,  
Tibor Isztli,  
Dávid Juhász,  
János Kiss,  
Csaba Szontág  
proti  
Magyar Állam**

[návrh na začatie prejudiciálneho konania podaný Fővárosi Bíróság (Maďarsko)]

„Smernica 72/166/EHS — Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel — Platobná neschopnosť poistiteľa — Nevyplatenie náhrady škody orgánom povereným náhradou škôd spôsobených vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie — Článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5/EHS — Priamy účinok — Podmienky, za akých sa jednotlivci môžu domáhať zodpovednosti štátu z dôvodu nesprávneho prebratia smernice“

1. Právna úprava Únie v oblasti povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel je predmetom mnohých sporov. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý pochádza z Maďarska, teraz umožňuje Súdnemu dvoru preskúmať nový aspekt tejto právnej úpravy, keď kladie otázku, či podľa smerníc, ktoré predchádzali kodifikovanej smernici z roku 2009<sup>2</sup>, boli členské štáty povinné stanoviť, že orgán poverený náhradou škody ju vyplatí poškodeným, ktorým bola spôsobená škoda vozidlom poisteným poistiteľom v platobnej neschopnosti, ktorý je neschopný plniť si platobnú povinnosť.

### **I – Právny rámec**

#### *A – Právo Únie*

2. 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<sup>3</sup> – prvej smernice prijatej v tejto oblasti, ktorú v súčasnosti nahrádza smernica 2009/103 – stanovoval, že „každý členský štát prijme v súlade s článkom 4 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“.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — 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 zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 263, s. 11).

3 — Ú. v. ES L 103, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10.

3. Druhá smernica Rady 84/5/EHS z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel<sup>4</sup> (ďalej len „druhá smernica“), taktiež nahradená smernicou 2009/103, mala za cieľ harmonizáciu v tejto oblasti.

4. Šieste odôvodnenie smernice 84/5 uvádzalo: „keďže je potrebné urobiť opatrenia, aby orgán zaručil, že poškodený neostane bez náhrady škody v prípade, ak vozidlo, ktoré spôsobilo nehodu nie je poistené alebo identifikované; keďže je dôležité, bez zmeny a doplnenia ustanovení uplatňovanými členskými štátmi, pokiaľ ide o podpornú alebo nepodpornú povahu náhrady škody vyplatenej tým orgánom, a na predpisy uplatniteľné s ohľadom na subrogáciu, zabezpečiť, aby obeť takej nehody bolo umožnené sa priamo obrátiť na daný orgán ako prvý bod kontaktu; keďže však, členské štáty by mali mať možnosť uplatňovať určité obmedzené výnimky, pokiaľ ide o vyplatenie náhrady škody tým orgánom a stanoviť, že náhrada za škodu na majetku spôsobenú neidentifikovaným vozidlom môže byť obmedzená alebo vylúčená v prípade nebezpečenstva podvodu“.

5. Článok 1 ods. 1 smernice 84/5 spresňoval, že „poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví“.

6. Článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 stanovoval, že „každý členský štát zriadi alebo poverí orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody najmenej do výšky povinného poistenia za škodu na majetku alebo ujmy na zdraví spôsobené neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v odseku 1. Týmto ustanovením nie je dotknuté právo členských štátov považovať náhradu škody týmto orgánom ako doplnkovú alebo nie doplnkovú a právo regresu tohto orgánu voči osobe alebo osobám zodpovedným za nehodu a ostatným poisťovateľom alebo orgánom sociálneho zabezpečenia, ktorí sú povinní nahradiť škodu poškodenému, pokiaľ ide o tú istú poistnú udalosť“.

7. Článok 1 ods. 4 tretí pododsek smernice 84/5 spresňoval, že „členské štáty však môžu vylúčiť vyplatenie náhrady týmto orgánom, pokiaľ ide o osoby, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré zapríčinilo škodu alebo ujmu, v prípade, keď orgán môže dokázať, že tieto osoby si boli vedomé, že vozidlo nebolo poistené“.

8. Článok 2 tretej 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<sup>5</sup> (ďalej len „tretia smernica“), v súčasnosti nahradenej smernicou 2009/103, uvádzal, že „členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že všetky poistky povinného poistenia zodpovednosti vyplývajúcej z prevádzky vozidiel... na základe jediného poistného pokrývajú celé územie spoločenstva...“.

9. Článok 3 smernice 90/232 stanovoval prídanie novej vety k zneniu článku 1 ods. 4 prvého pododseku smernice 84/5, ktorá znela:

„Členské štáty však nesmú dovoliť, aby tento orgán podmienil výplatu odškodného tým, že by obeť musela akýmkoľvek spôsobom dokazovať, že zodpovedná osoba nie je schopná alebo ochotná zaplatiť.“

4 — Ú. v. ES L 8, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3.

5 — Ú. v. ES L 129, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249.

## B – Maďarské právo

10. V zmysle § 14 a 15 vládneho dekrétu č. 190/2004 o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla (Korm. Rendelet a gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításról, ďalej len „vládny dekrét č. 190/2004“) Kártalanítási Számlát Kezelő MABISZ GKI (fond na kompenzáciu škôd federácie maďarských poisťiteľov) nahrádza na účely odškodnenia poškodeného osobu zodpovednú za škodu iba vtedy, ak táto osoba nemala uzavreté povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu ku dňu poistnej udalosti, ak je držiteľ vozidla, ktorý spôsobil škodu, neznámy alebo ak bola škoda spôsobená vozidlom, ktoré nebolo uvedené do prevádzky alebo z nej bolo vyňaté.

11. Vládny dekrét bol zrušený zákonom č. LXII z roku 2009 o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (2009. évi LXII törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról, ďalej len „zákon o poistení prevádzky motorových vozidiel“), ktorý nadobudol účinnosť 1. januára 2010.

12. § 3 bod 21 zákona o poistení prevádzky motorových vozidiel definoval fond na kompenzáciu škôd („Kártalanítási Alap“), zavedený ako „fond zriadený a financovaný poisťiteľmi..., ktorý pokrýva náhradu škôd spôsobených vozidlom, ktorého držiteľ má v čase poistnej udalosti uzavreté poistenie u poisťiteľa, voči ktorému bolo začaté konkurzné konanie“.

13. § 29 ods. 3 zákona o poistení prevádzky motorových vozidiel uvádza, že „fond na kompenzáciu škôd pokrýva pohľadávku, ktorú má poškodený voči poisťiteľovi, ktorý je predmetom konkurzného konania, so zohľadnením podmienok stanovených poistnou zmluvou alebo zákonom na uplatnenie práv na náhradu škody“.

## II – Konanie vo veci samej a prejudiciálne otázky

14. MAV Általános Biztosító Egyesület (ďalej len „MAV“ alebo „spoločnosť dotknutá vo veci samej“) je poisťovňa založená vo forme neziskového združenia, ktorá svojim členom ponúkala produkty za nízke ceny, pričom zvláštnosťou bolo, že poisťenci tejto spoločnosti zároveň preberali povinnosti ako členovia združenia. Najmä v dôsledku trestne stíhateľných skutkov majetok spoločnosti dotknutej vo veci samej zanikol a spoločnosť sa stala platobne neschopnou. Keďže znovu nastoliť fungovanie v súlade s príslušnými zákonnými požiadavkami sa nepodarilo ani napriek pätnástim výzvam, ktoré v rokoch 2003 až 2008 zaslal Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (úrad pre dohľad nad finančnými inštitúciami), tento úrad s účinnosťou od 15. augusta 2008 odňal MAV povolenie.

15. Zo spisu vyplýva, že v období rokov 2006 až 2008 Gábor Csonka, Tibor Isztli, Dávid Juhász, János Kiss a Csaba Szontág, žalobcovia vo veci samej, spôsobili svojimi vozidlami viaceré škody rôznym osobám. Všetci mali uzavreté poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla v MAV, ktorá sa medzitým dostala do platobnej neschopnosti.

16. Hoci maďarské právo stanovuje od 1. januára 2010 ochranu pre obeť nehôd spôsobených klientmi poisťovne, ktorá sa dostala do platobnej neschopnosti, v čase, keď došlo k nehodám žalobcov vo veci samej, to tak nebolo. Z toho vyplýva, že títo žalobcovia by mali nahradiť spôsobené škody z vlastného majetku namiesto ich poisťovne.<sup>6</sup>

6 — Maďarská vláda spresnila jednak, že ujmy na zdraví, ktoré mala odškodniť MAV, už boli v plnom rozsahu odškodnené, a jednak, že žalobcovia vo veci samej už z vlastnej iniciatívy čiastočne poskytli poškodeným náhradu za škody na majetku, ktoré im spôsobili.

17. Keďže sa žalobcovia vo veci samej domnievajú, že maďarský štát tým, že pred 1. januárom 2010 neprijal opatrenia potrebné na zaručenie vyplatenia náhrady škody orgánom povereným náhradou škôd v prípade, keď sa poisťiteľ osôb zodpovedných za škody spôsobené motorovým vozidlom dostal do platobnej neschopnosti, porušil povinnosti, ktoré mu vyplývajú z práva Únie a osobitne z článku 3 smernice 72/166, podali žalobu na vnútroštátny súd, ktorou sa domáhajú určenia zodpovednosti štátu a priznania náhrady škody.

18. Za týchto okolností Fővárosi Bíróság rozhodol o prerušení konania a návrhom na začatie prejudiciálneho konania doručeným do kancelárie Súdneho dvora 1. augusta 2011 položil Súdnemu dvoru na základe článku 267 ZFEÚ tieto prejudiciálne otázky:

„1. Bola v čase, keď žalobcovia spôsobili škodu, zo strany maďarského štátu prebratá smernica 72/166/EHS, najmä vzhľadom na povinnosti upravené v článku 3 tej istej smernice, a môže sa z tohto dôvodu táto smernica považovať za smernicu, ktorá má priamy účinok vo vzťahu k žalobcom?

2. Môže podľa platného práva [Únie] jednotlivec, ktorého práva boli porušené z dôvodu neprebratia smernice 72/166/EHS, požadovať od štátu, ktorý si nespĺnil povinnosť, aby dosiahol súlad s ustanoveniami tejto smernice, poukazujúc priamo na pravidlá práva [Únie] proti tomuto členskému štátu s cieľom získať záruky, ktoré mu tento štát mal poskytnúť?

3. Umožňuje platné právo [Únie] jednotlivcovi, ktorého práva boli porušené z dôvodu neprebratia smernice 72/166/EHS, aby sa domáhal náhrady škody od štátu z dôvodu jeho opomenutia?

4. V prípade kladnej odpovede na predchádzajúcu otázku: Má maďarský štát povinnosť nahradiť spôsobenú škodu žalobcom alebo osobám, ktorým vznikla škoda v dôsledku dopravných nehôd spôsobených žalobcami? ...

5. Môže vzniknúť zodpovednosť štátu, ak škoda vyplýva z nesprávnej zákonodarnej činnosti?

6. Je vládný dekrét č. 190/2004..., účinný do 1. januára 2010..., v súlade s ustanoveniami smernice 72/166/EHS, alebo opomenulo Maďarsko prebrať do maďarského práva povinnosti uložené v tejto smernici?“

### **III – Konanie na Súdnom dvore**

19. Maďarská vláda, ako aj Európska komisia predložili Súdnemu dvoru písomné pripomienky a predniesli pripomienky na pojednávaní, ktoré sa konalo 26. septembra 2012.

### **IV – Právna analýza**

20. Cieľom otázok, ktoré položil vnútroštátny súd, je v podstate určiť, a) či podľa smernice 72/166 boli členské štáty povinné stanoviť, že orgán poverený náhradou škody ju vyplatí poškodeným nehodami, ktoré spôsobili motorové vozidlá, ak je poisťiteľ osoby zodpovednej za nehodu v platobnej neschopnosti, a b) podmienky, za akých sa môžu jednotlivci domáhať zodpovednosti maďarského štátu za nesprávne prebratie uvedenej smernice.

21. Na úvod spresním, že hoci boli smernice 72/166, 84/5 a 90/232 zrušené smernicou 2009/103, tvoria právny rámec relevantný pre túto vec vzhľadom na odhadovaný čas, keď došlo k vzniku škôd.

A – O výklade pojmu „vozidlo, ktoré nemalo splnené povinné poistenie“

22. Základným právnym problémom, ktorý uvádza tento návrh na začatie prejudiciálneho konania, je zistenie, či povinnosť, ktorú členským štátom stanovoval článok 3 ods. 1 smernice 72/166, zahŕňala zavedenie mechanizmov zabezpečujúcich odškodnenie osôb poškodených v dôsledku dopravných nehôd v osobitnom prípade, keď osoba zodpovedná za škody skutočne mala uzavreté poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel, avšak u poistiteľa v platobnej neschopnosti. Presnejšie, Súdny dvor má určiť, či právna úprava Únie uplatniteľná na skutkové okolnosti konania vo veci samej ukladala členským štátom povinnosť v takom prípade stanoviť, že náhradu škody vyplatí záručný orgán, ktorý mal byť zriadený podľa článku 1 ods. 4 prvého pododseku smernice 84/5.

23. Tento článok stanovoval, že sa musí zriadiť orgán s cieľom zabezpečiť náhradu škody spôsobenej „vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v odseku 1 [článku 1 smernice 84/5]“. Žalobcovia vo veci samej tvrdia, že táto formulácia sa má vykladať tak, že sa týka aj vozidiel s povinným poistením uzavretým u poistiteľa, ktorý sa dostal do platobnej neschopnosti. Pri takomto výklade by právo Únie ukladalo Maďarsku povinnosť v rámci príslušných opatrení, ktoré sa majú prijať v zmysle článku 3 smernice 72/166, v takom prípade stanoviť, že orgán poverený náhradou škody ju vyplatí poškodeným, aby bola zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel pokrytá poistením.

1. Historický, doslovný a teleologický výklad

24. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora je pri vykladaní ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho doslovné znenie, ale aj kontext, v ktorom sa nachádza, a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou.<sup>7</sup>

25. V tejto súvislosti treba ihneď spresniť, že hoci znenie prejudiciálnych otázok odkazuje iba na článok 3 smernice 72/166, tento článok je súčasťou omnoho rozsiahlejšieho normatívneho systému, vyznačujúceho sa po sebe nasledujúcim prijímaním série smerníc, ktoré postupne obohacovali rozsah uvedeného článku 3.

26. Smernica 72/166 bola prvou v tejto oblasti. Jej pôvodným cieľom bolo posilniť voľný pohyb vozidiel a osôb, ktoré sa v nich prepravujú, stanovením zrušenia kontroly poistenia na hraniciach, pričom zaručovala, že cestujúce vozidlá skutočne mali poistenie na účely ochrany záujmov osôb, ktoré môžu byť obeťmi nehody spôsobenej takýmito vozidlami.<sup>8</sup> Na tento účel stanovila na úrovni Spoločenstva povinnosť poistenia tak, že všetky vozidlá nachádzajúce sa na území členského štátu Spoločenstva museli byť pokryté poistením. Taký je presne zmysel článku 3 ods. 1 smernice 72/166, ktorého znenie je veľmi všeobecné a ktorý, ako pripomínam, sa obmedzuje iba na požiadavku, že „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“<sup>9</sup>. Zo znenia tohto článku teda vyplýva, že jeho cieľom nebolo nič iné, než prinútiť členské štáty, aby vo svojom vnútornom právnom poriadku zaviedli všeobecnú povinnosť poistenia vozidiel, to znamená, aby každý majiteľ alebo držiteľ vozidla na základe zmluvy presunul svoju zodpovednosť za škodu týkajúcu sa toho vozidla na poisťovňu.

7 — V rámci rozsiahlej judikatúry pozri rozsudok z 3. decembra 2009, *Yaesu Europe* (C-433/08, Zb. s. I-11487, bod 24 a citovanú judikatúru).

8 — Pozri druhé a tretie odôvodnenie smernice 72/166.

9 — Maďarská vláda bez toho, aby to bolo spochybnené, uviedla, že maďarská verzia textu presnejšie stanovuje, že členské štáty musia prijať všetky primerané opatrenia, aby zabezpečili, že vozidlá *majú* uzavreté poistenie zodpovednosti za škodu.



27. Článok 3 smernice 72/166 však treba vykladať s prihliadnutím na spresnenia poskytnuté neskoršími smernicami, osobitne smernicou 84/5, aby bolo možné určiť povinnosti zatažujúce členské štáty, keď sa od nich vyžaduje, aby prijali *všetky primerané opatrenia* na zabezpečenie, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.

28. Normotvorca Únie totiž v rámci svojej činnosti aproximácie právnych predpisov, ktorá sa, ak nie je uvedené inak, vykonáva *a minima* a môže sa uskutočňovať postupne, zasiahol viackrát s cieľom definovať a spresniť<sup>10</sup> všeobecný systém poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Dôležitosť, ktorú normotvorca prikladá postaveniu poškodených osôb, sa neustále pripomína. Smernica 84/5 teda mala za cieľ najmä zaručiť, že „poškodený neostane bez náhrady škody v prípade, ak vozidlo, ktoré spôsobilo nehodu[,] nie je poistené alebo identifikované“, keď stanovila, že náhradu škody vyplatí orgán.<sup>11</sup> Vyplatenie náhrady škody týmto orgánom nebolo zamýšľané ako automatické – pretože bolo obmedzené na dva prípady – a normotvorca sa do istej miery snažil zároveň so sledovaním cieľa ochrany poškodených obmedziť finančnú záťaž, ktorú vyplácanie náhrady škody týmto orgánom mohlo predstavovať,<sup>12</sup> pričom ponechal členským štátom možnosť zaviesť priaznivejšie opatrenia, konkrétne pokiaľ ide o podmienky vyplácania náhrady škody týmto orgánom<sup>13</sup>.

29. Z toho vyplýva, že hoci vďaka článku 1 smernice 84/5 možno vyvodiť, že medzi týmito primeranými opatreniami uvedenými v článku 3 smernice 72/166 sa nachádza zriadenie orgánu, „ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody... za škodu na majetku alebo ujmy na zdraví“<sup>14</sup>, vyplatenie náhrady škody týmto orgánom bolo výslovne obmedzené na škody „spôsobené neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v odseku 1“<sup>15</sup>, a to bez toho, aby tým bolo dotknuté právo členských štátov „považovať náhradu škody týmto orgánom ako doplnkovú alebo nie doplnkovú“<sup>16</sup>.

30. Zaujímavé je tiež preskúmať prípravné práce k smernici 84/5. Z týchto prác vyplýva určitá vôľa normotvorcu zahrnúť prípady povinného vyplatenia náhrady škody orgánom, ktorý sa má zriadiť podľa článku 1 ods. 4 smernice 84/5, a dodržať striktný význam pojmu „vozidlo, ktoré nemalo splnené povinné poistenie“. Pôvodný návrh smernice 84/5 totiž počítal s tým, že za „nepoistené“<sup>17</sup> sa považuje vozidlo, ktoré spôsobilo škodu, za ktorú bol poistiteľ na základe zákona alebo prípustného zmluvného ustanovenia oprávnený odmietnuť vyplatiť náhradu, hoci tento návrh napokon nebol prijatý.

31. Z takejto významnej zmeny medzi znením návrhu a konečným znením smernice 84/5 vyvodzujem dve skupiny záverov. Po prvé, zdá sa, že podľa zámeru normotvorcu bolo vozidlo, ktoré nemalo splnené povinné poistenie<sup>18</sup>, rovnocenné s nepoisteným vozidlom<sup>19</sup>, čo navyše potvrdzuje znenie článku 1 ods. 4 piateho pododseku smernice 84/5<sup>20</sup>. Ďalej je zrejmé, že normotvorca Únie v konečnej verzii smernice 84/5 vedome obmedzil prípady vyplatenia náhrady orgánom, ktorý sa má zriadiť, keď okrem

10 — Pozri článok 1 smernice 84/5.

11 — Pozri šieste odôvodnenie smernice 84/5.

12 — Pozri ôsme odôvodnenie smernice 84/5.

13 — Pozri článok 1 ods. 4 šiesty pododsek smernice 84/5.

14 — Článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5.

15 — Článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 v anglickej jazykovej verzii odkazuje na „vehicle for which the insurance obligation provided for in paragraph 1 has not been satisfied“, v talianskej jazykovej verzii na „un veicolo... per il quale non vi é sato adempimento dell'obbligo di assicurazione conformemente al paragrafo 1“, a v španielskej jazykovej verzii na „un vehículo... por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el apartado 1“. Nemecká jazyková verzia, ktorá je značne odlišná, odkazuje na nepoistené vozidlá („Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne des Absatzes 1 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat“).

16 — Článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5.

17 — Pozri článok 2 návrhu druhej smernice Rady o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. ES C 214, 1980, s. 10).

18 — Formulácia použitá v článku 1 ods. 3 návrhu druhej smernice, teraz článku 1 ods. 4 smernice 84/5.

19 — Spojenie použité v článku 2 návrhu druhej smernice, ktoré v konečnej verzii smernice 84/5 napokon nezostalo.

20 — Podľa ktorého „v prípade škody na majetku zapríčinenej nepoisteným vozidlom, [členské štáty] môžu spoluúčast poškodeného stanoviť...“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

prípade neidentifikovaného vozidla výslovne uvádza len prípad „vozidla, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v odseku 1“, teda vozidla, pre ktoré nie je uzavretá poistná zmluva. Zásah normotvorcu z roku 1983 preukazuje, že ani on sám nekoncepcoval článok 3 smernice 72/166 ako všeobecné ustanovenie ukladajúce členským štátom povinnosť zaviesť záručný mechanizmus.

32. Pozornosť si zasluhuje skutočnosť, že normotvorca sa neuspokojil len so stanovením, že orgán má poskytnúť náhradu v prípade škody spôsobenej vozidlami, ktoré nemajú splnené povinné poistenie *vo všeobecnosti*, ale považoval za správne spresniť, že to platí iba pre škodu spôsobenú vozidlami, ktoré nemali splnené povinné poistenie *stanovené v odseku 1* článku 1 smernice 84/5.

33. Dá sa to vysvetliť. Keďže totiž podľa článku 3 smernice 72/166 – na ktorý článok 1 ods. 1 smernice 84/5 odkazuje – členské štáty boli povinné „prijat... všetky primerané opatrenia, aby zabezpečili, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na [ich] území je pokrytá poistením“, samotná skutočnosť, že nepoistené vozidlo mohlo spôsobiť škodu, bez ohľadu na jej povahu, bola prejavom zlyhania členského štátu v rámci jeho úlohy zabezpečiť, aby každé vozidlo malo uzavreté poistenie.<sup>21</sup> Zaiste, veľmi nepriamo sa možno domnievať, že v takom prípade členský štát zlyhal a nesie časť zodpovednosti vo vzťahu k situácii, v ktorej sa ocitla osoba, ktorá utrpela škodu spôsobenú vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie. Toto pochybenie štátu teda odôvodňovalo vyplatenie náhrady škody orgánom povereným jej náhradou poškodenému.

34. Situácia, v ktorej osoba zodpovedná za škodu skutočne uzavrela poistenie u poistiteľa v platobnej neschopnosti, je úplne odlišná. Táto vec v podstate zdôrazňuje zásadný rozdiel medzi všeobecným systémom poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, tak ako bol postupne harmonizovaný na úrovni Európskej únie, na jednej strane a systémom poistnej záruky zodpovednosti za škodu, ktorý podľa môjho názoru treba ešte vo veľkej miere vybudovať, na druhej strane.<sup>22</sup>

35. Za týchto podmienok sa mi zdá ťažké podporiť výklad článku 3 smernice 72/166, akého sa domáhajú žalobcovia vo veci samej. Jeho znenie ukladá členskému štátu povinnosť „prijat všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu... je pokrytá poistením“, a nie prijat všetky primerané opatrenia, aby sa zaručil za zodpovednosť za škodu krytú poistením.<sup>23</sup> Rozdiel je výrazný a výklad navrhovaný uvedenými žalobcami podľa mňa príliš posúva, ba priam deformuje úmysel normotvorcu Únie, pričom skutočnosť, že normotvorca neuviedol nič v súvislosti s prípadom poistiteľa v platobnej neschopnosti, podľa mňa ešte viac odráža váhanie členských štátov, pokiaľ ide o stanovenie širšieho rozsahu práva na náhradu poskytnutú orgánom vzhľadom na jej finančné vplyvy, ktoré vyvolávali obavy aj u uvedeného normotvorcu.

21 — Samozrejme, s výhradou osobitných prípadov uvedených v článku 4 smernice 72/166, na ktorý navyše článok 3 uvedenej smernice výslovne odkazuje.

22 — V tejto súvislosti tak maďarská vláda, ako aj Komisia spomenuli Bielu knihu Komisie z 12. júla 2010 o systémoch poistných záruk [KOM(2010) 370 v konečnom znení]. Systémy poistných záruk sú v nej definované ako „posledná inšancia na ochranu spotrebiteľov, keď poisťovne nie sú schopné splniť svoje zmluvné záväzky“, a ako ochrana „pred rizikom, že nedôjde k vyplateniu ich pohľadávok v prípade, že sa ich poisťovne dostanú do platobnej neschopnosti“. Komisia uvádza, že z tridsiatich krajín tvoriacich Úniu a Európsky hospodársky priestor len 12 z nich má všeobecný systém poistných záruk a 56 % všetkých neživotných poistení je nechránených (pozri Bielu knihu o systémoch poistných záruk, s. 1). Komisia teda odporučila „zriadenie koherentného a právne záväzného rámca pre ochranu prostredníctvom [systému poistných záruk] na úrovni EÚ, ktorý bude uplatniteľný na všetkých poistníkoch a príjemcov poistného plnenia prostredníctvom smernice tak, ako je vymedzená v článku 288 ZFEÚ“. Komisia tiež na pojednávaní potvrdila, že nikdy nezačala konanie vo veci nesplnenia si povinnosti proti členskému štátu z dôvodu nevyplatenia náhrady záručným orgánom v prípade platobnej neschopnosti poistiteľa zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel.

23 — Tomuto konštatovaniu navyše neodporuje ani znenie článku 2 smernice 90/232, podľa ktorého „členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že všetky poisťky povinného poistenia zodpovednosti vyplývajúcej z prevádzky vozidiel... zaručia na základe jediného poistného v každom členskom štáte krytie, ktoré vyžadujú zákony“, čo opäť odkazuje na podmienky, za akých členské štáty musia organizovať povinné poistenie, ale samo osebe to nestanovuje, že poisťky musia byť *zaručené*.

36. V nadväznosti na smernicu 84/5 sa vývoj právnej úpravy Únie v danej oblasti neuberal iným smerom. Prijatím smernice 90/232 normotvorca Únie s ďalšou platnosťou potvrdil cieľ, že „obete nehôd motorových vozidiel majú mať zaručenú porovnateľnú starostlivosť, bez ohľadu na to, kde v spoločenstve sa nehoda stala“<sup>24</sup>. Konkrétne tým rozšíril ochranu na kategóriu osôb pozostávajúcu z cestujúcich okrem vodiča<sup>25</sup> a pridaním vety k článku 1 ods. 4 prvému pododseku smernice 84/5 zakázal členským štátom podmieniť vyplatenie náhrady orgánom „tým, že by obeť musela akýmkoľvek spôsobom dokazovať, že zodpovedná osoba nie je schopná alebo ochotná zaplatiť“<sup>26</sup>. V súvislosti s otázkou poisťiteľa v platobnej neschopnosti sa nič neuvádza.

37. V textoch rôznych smerníc tvoriacich právny rámec relevantný pre túto vec sa vôbec neuvádza prípad poisťiteľa, ktorý je v platobnej neschopnosti. Situáciu skutočne neľahčuje ani pripomenutie, že samotný text smernice 2009/103, ktorá spojila do jediného textu a skonsolidovala ustanovenia uvedené v predchádzajúcich smerniciach o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel bez toho, aby ich podstatne zmenila, takisto neobsahuje žiadne spresnenie v tejto súvislosti. Cieľom sledovaným touto smernicou zostáva, aby orgán „zaručil, že poškodený neostane bez náhrady škody v prípade, ak vozidlo, ktoré spôsobilo nehodu, nie je poistené“<sup>27</sup>, pričom ponecháva možnosť členských štátov uplatňovať určité obmedzené výnimky, pokiaľ ide o vyplatenie náhrady škody orgánom.<sup>28</sup>

38. Čo sa teda v čase prijatia smerníc 72/166, 84/5 a 90/232 mohlo javiť ako nedostatok predvídavosti normotvorcu v súvislosti s problematikou platobnej neschopnosti, možno tak už len ťažko vnímať v čase prijatia smernice 2009/103. Normotvorca Únie totiž medzitým prijal isté množstvo opatrení, ktoré sa vo veľmi rôznorodých oblastiach výslovne zaoberali otázkou platobnej neschopnosti poskytovateľa.<sup>29</sup> Treba konštatovať, že tak neurobil v oblasti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel.

## 2. Súdny výklad

39. Záveru, ku ktorému som dospel na základe historického, doslovného a teleologického výkladu, neodporuje ani niekoľko prvkov výkladu, ktoré poskytol Súdny dvor a ktoré môžu byť užitočné v tejto veci.

40. Je pravda, že Súdny dvor nikdy nemusel priamo rozhodovať o problematike výkladu, ktorú predkladá tento návrh na začatie prejudiciálneho konania. Za týchto okolností Súdny dvor v rôznych kontextoch opakovane poskytol výklad smerníc týkajúcich sa povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel. Súdny dvor opakovane pripomenul, že „právna úprava Únie... smeruje k zabezpečeniu voľného pohybu tak vozidiel bežne sa nachádzajúcich na území Únie, ako aj osôb, ktoré sa v nich nachádzajú, a zároveň k zabezpečeniu porovnateľného zaobchádzania s poškodenými pri nehodách spôsobených motorovými vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Únie došlo k nehode“<sup>30</sup>, čím parafrázoval preambulu smernice 72/166. Súdny dvor

24 — Pozri štvrté odôvodnenie smernice 90/232.

25 — Pozri článok 1 smernice 90/232.

26 — Článok 3 smernice 90/232.

27 — Pozri odôvodnenie 14 smernice 2009/103.

28 — To isté.

29 — Solventnosť poisťovne bola predmetom prvej smernice Rady 73/239/EHS z 24. júla 1973 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení vzťahujúcich sa na začatie a vykonávanie priameho poistenia s výnimkou životného poistenia (Ú. v. ES L 228, s. 3; Mím. vyd. 06/001, s. 14), uplatniteľnej na oblasť poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel na základe smernice 90/618/EHS z 8. novembra 1990 (Ú. v. ES L 330, s. 44; Mím. vyd. 06/001, s. 252). Ako príklad možno tiež uviesť odkaz na článok 7 smernice Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb (Ú. v. ES L 158, s. 59; Mím. vyd. 13/010, s. 132), ako aj na článok 10 smernice Rady č. 93/22/EHS z 10. mája 1993 o investičných službách v oblasti cenných papierov (Ú. v. ES L 141, s. 27; Mím. vyd. 06/002, s. 43).

30 — Rozsudok z 1. decembra 2011, Churchill Insurance Company a Evans (C-442/10, Zb. s. I-12639, bod 27 a citovaná judikatúra).



konkrétnejšie vykladal článok 3 uvedenej smernice ako článok, ktorý „ukladá členským štátom povinnosť zabezpečiť, aby zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na ich území, bola krytá poistením, a spresňuje najmä druhy škôd a okruh tretích osôb ako poškodených, na ktorých sa toto poistenie musí vzťahovať“<sup>31</sup>.

41. Súdny dvor v rozsudku Evans<sup>32</sup> načrtol počiatočný výklad článku 1 ods. 4 smernice 84/5, keď uviedol, že pokiaľ ide o nedostatočne poistené vozidlo<sup>33</sup>, „aj keď je poškodený schopný identifikovať žalovaného na účely súdneho konania proti nemu, je tu riziko, že takáto žaloba sa veľmi často ukáže ako zbytočná, pretože žalovaný nemá finančné prostriedky potrebné na vykonanie rozsudku vydaného proti nemu“<sup>34</sup>, a práve na účely riešenia takýchto situácií bolo smernicou 84/5 nariadené zriadenie orgánu. Keďže sa však vtedajšie konanie vo veci samej týkalo podmienok vyplatenia náhrady za škodu spôsobenú neidentifikovaným vozidlom, Súdny dvor hlbšie neanalyzoval prípad vozidla, „ktoré nemalo splnené povinné poistenie“.

42. Súdny dvor do výkladu tohto pojmu vniesol nový prvok až svojím rozsudkom Churchill Insurance Company a Evans, už citovaným. Odkazom na samotný kontext tohto rozsudku uviedol, že „situácia, keď vozidlo, ktoré zapríčinilo škodu alebo ujmu, viedla osoba, ktorá nebola... poistená, hoci vodič bol inak na vedenie tohto vozidla poistený, a situácia uvedená v článku 1 ods. 4 treťom pododseku smernice 84/5, v ktorej vozidlo, ktoré spôsobilo nehodu, *nebolo vôbec poistené*, nie sú ani podobné, ani porovnateľné situácie“<sup>35</sup>. Súdny dvor tiež konštatoval, že „vyplatenie náhrady vnútroštátnym orgánom sa chápe ako posledná možnosť“ stanovená len v dvoch prípadoch,<sup>36</sup> a potvrdil, že „napriek všeobecnému cieľu ochrany poškodených sledovanému právnou úpravou Únie... normotvorca Únie dovolil členským štátom vylúčiť nárok z poistného plnenia vyplácaný vnútroštátnym orgánom v určitých osobitných prípadoch“<sup>37</sup>.

### 3. Záverečné poznámky

43. Z celej predchádzajúcej analýzy vyplýva, že nijaká výslovná zmienka v texte neumožňuje tvrdiť, že orgán je povinný vyplatiť náhradu za predpokladu, že poistiteľ osoby zodpovednej za škodu je v platobnej neschopnosti. Hoci analýza textov, ako aj ich vývoja bezpochyby svedčí o neustálej starostlivosti o ochranu poškodených, zároveň zdôrazňuje, že tento záujem bol pravidelne uvádzaný do rovnováhy s finančnou záťažou, ktorú predstavuje vyplatenie náhrady orgánom, ako ho stanovuje článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5, s tým, že ešte aj v súčasnosti je uvedený orgán povinný vyplatiť náhradu škody len v dvoch osobitných prípadoch a členské štáty si zachovávajú možnosť toto vyplatenie náhrady obmedziť.

44. Na záver analýzy by som tiež rád zdôraznil dôležitý rozdiel, ktorý je podľa mňa medzi vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie, ako to uvádza článok 3 smernice 72/166, a vozidlom poisteným u poistiteľa v platobnej neschopnosti. Vozidlo, ktoré nemalo splnené povinné poistenie, je totiž nepoistené vozidlo. V prípade vozidla, ktoré bolo poistené u poistiteľa v platobnej neschopnosti, bola totiž skutočne splnená podmienka povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel. Pokrytie rizika je skutočné, ale náhrada škody sa pozastavila v dôsledku finančnej situácie poistiteľa.

31 — Tamže (bod 28).

32 — Rozsudok zo 4. decembra 2003 (C-63/01, Zb. s. I-14447).

33 — Formulácia, ktorú Súdny dvor prekvapivo posudzoval v kontexte tohto rozsudku, je synonymom formulácie „vozidlo, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v odseku 1“, použitého v znení článku 1 ods. 4 smernice 84/5 (pozri rozsudok Evans, už citovaný, bod 20).

34 — Rozsudok Evans, už citovaný (bod 23).

35 — Rozsudok Churchill Insurance Company a Evans, už citovaný (bod 40). Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Znenie článku 1 ods. 4 tretieho pododseku smernice 84/5 pozri v bode 7 týchto návrhov.

36 — Rozsudok Churchill Insurance Company a Evans, už citovaný (bod 41).

37 — Tamže (bod 42).

45. Tento zásadný rozdiel možno znázorniť nasledujúcim spôsobom.

46. V prvom prípade – neexistencie poistenia – je medzi poškodeným a zodpovednou osobou dvojstranný a priamy právny vzťah. V tejto osobitnej situácii normotvorca Únie výslovne stanovil, že náhradu škody na účely odškodnenia poškodeného vyplatí orgán, najmä z dôvodu, že v takom prípade sa stretávajú dvaja „slabí“ účastníci.

47. V druhom prípade – uzavretia poistenia u poistiteľa v platobnej neschopnosti – sa právny vzťah stáva trojstranným a okrem osoby zodpovednej za škodu a poškodeného tu vstupuje aj podnikateľský subjekt, na ktorého činnosť sa okrem iného vzťahuje komplexnejší právny režim zahŕňajúci najmä právnu úpravu v oblasti obozretnosti. Nie je teda vylúčené, aby boli na účely vyplatenia náhrady škody dostupné iné osobitné právne prostriedky,<sup>38</sup> znižujúce potrebu vyplatenia náhrady škody daným orgánom.

48. Napokon pripomínam, že takýmto výkladom právnej úpravy Únie nie je dotknutá možnosť priznaná členským štátom uplatniť na poškodených výhodnejšie opatrenia. Ako však poznamenala maďarská vláda, Alkotmánybíróság (Ústavný súd) vydal 8. novembra 2011 rozhodnutie<sup>39</sup>, v ktorom konštatoval, že maďarský zákonodarca nezaviedol záruky potrebné na správne fungovanie vzájomných poisťovní – forma, v ktorej bola založená MAV – a porušil ústavu opomenutím, keď neprijal opatrenia schopné zabezpečiť možnosť uplatnenia práv založených na poistkách k povinnému zmluvnému poisteniu vozidla u poistiteľa, ktorý je predmetom konania o platobnej neschopnosti začatého pred 1. januárom 2010.

49. Zo všetkých dôvodov uvedených vyššie navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal, že článok 3 ods. 1 smernice 72/166 a článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 nebránia vnútroštátnej právnej úprave, ktorá stanovuje, že orgán zriadený na vnútroštátnej úrovni podľa článku 1 ods. 4 smernice 84/5 nie je povinný vyplatiť náhradu v prípade škody spôsobenej vozidlom, ktoré má uzavreté poistenie u poistiteľa v platobnej neschopnosti.

#### B – O šiestej otázke

50. Vnútroštátny súd žiada, aby Súdny dvor zaujal stanovisko k tomu, či je vládny dekrét č. 190/2004 v súlade s ustanoveniami smernice 72/166.

51. Treba teda pripomenúť ustálenú judikatúru Súdneho dvora, podľa ktorej Súdnemu dvoru v rámci prejudiciálneho konania neprináleží rozhodovať o zlučiteľnosti ustanovení vnútroštátneho práva s predpismi práva Únie, keďže Súdny dvor svoje preskúmanie obmedzuje na výklad ustanovení práva Únie užitočný pre vnútroštátny súd, ktorému v konečnom dôsledku prináleží posúdiť súlad vnútroštátnych ustanovení s právom Únie na účely rozhodnutia o spore vo veci samej.<sup>40</sup>

#### C – O otázke priameho účinku a podmienok, za akých sa možno domáhať zodpovednosti štátu z dôvodu nesprávneho prebratia smernice

52. Vzhľadom na výklad, ktorý Súdnemu dvoru navrhujem prijať, sa domnievam, že nie je potrebné odpovedať na otázky, ktoré položil vnútroštátny súd v súvislosti s uznaním priameho účinku a s podmienkami, za akých sa možno domáhať zodpovednosti maďarského štátu za nesprávne prebratie smernice 72/166. Týmito otázkami sa teda budem rýchlo zaoberať len subsidiárne.

38 – Maďarská vláda vo svojich písomných pripomienkach a na pojednávaní uviedla najmä to, že pohľadávky voči poistiteľovi v platobnej neschopnosti možno čiastočne vymáhať v rámci likvidácie.

39 – Rozhodnutie č. 83/2001 (XI.10).

40 – Rozsudok z 15. júla 2010, Pannon Gép Centrum (C-368/09, Zb. s. I-7467, body 28 a 29, ako aj citovaná judikatúra).

53. Na úvod, pokiaľ ide o povinnosť zriadiť orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody spôsobenej vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie, vyplývajúcu z článku 1 ods. 4 prvého pododseku smernice 84/5, domnievam sa, že otázky priameho účinku a podmienok, za akých sa možno domáhať zodpovednosti maďarského štátu, ako ich položil vnútroštátny súd, je nutné preformulovať na otázky týkajúce sa smernice 84/5.

54. Okrem toho môže byť užitočné pripomenúť, že otázka priameho účinku ustanovenia obsiahnutého v smernici je odlišná od otázky podmienok, za akých možno na vnútroštátnych súdoch spochybníť zodpovednosť členského štátu za porušenie práva Únie.<sup>41</sup>

55. Na jednej strane tak ide o to, či sa v rámci uvedeného sporu môžu jednotlivci voči štátu odvolávať<sup>42</sup> na ustanovenia smernice, ktoré neboli prebraté alebo boli prebraté nesprávne, prípadne aby zmarili uplatnenie odporujúceho vnútroštátneho ustanovenia a aby ho nahradili. Z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že ustanovenie smernice má priamy účinok, „ak je z hľadiska svojho obsahu bezpodmienečné a dostatočne presné“<sup>43</sup>. Otázkou teda je, či článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 dostatočne umožňuje identifikovať adresátov povinnosti, ktorú stanovuje, a rozsah úlohy orgánu, ktorý sa má zriadiť. Uvedený článok obsahuje nepriamy odkaz na článok 3 smernice 72/166, ktorý sám osebe ponecháva členským štátom určitú voľnú úvahu, pokiaľ ide o spôsob organizácie systému povinného poistenia; táto voľná úvaha je však len procesná alebo organizačná<sup>44</sup> a netýka sa ani samotnej podstaty povinného poistenia, ani prípadov povinného vyplatenia náhrady orgánom.<sup>45</sup> Tento odkaz sám osebe teda nie je prekážkou uznania priameho účinku dotknutého ustanovenia.

56. Okrem toho, keďže ide o náhradu spôsobenej škody, článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 je zameraný na zaručenie práv osôb poškodených touto škodou, ktorí sa tak javia ako adresáti uvedeného článku. Článok 1 ods. 4 druhý pododsek smernice 84/5 to potvrdzuje, keď navyše výslovne potvrdzuje, že „poškodený sa môže... obrátiť priamo na orgán, ktorý... bude povinný poškodenému dať odôvodnenú odpoveď ohľadom vyplatenia náhrady škody“.

57. Za týchto okolností možno uznať, že článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 má priamy účinok.

58. Na druhej strane, pokiaľ ide o zodpovednosť maďarského štátu, ide o to, či nečinnosť alebo neprimeraná činnosť členského štátu môže zakladať právo na náhradu škody v prospech jednotlivcov takto zbavených práv, ktoré im udeľuje smernica, na vnútroštátnych súdoch.

59. Podľa ustálenej judikatúry je zásada zodpovednosti členského štátu za škody spôsobené jednotlivcom porušeniami práva Únie, ktoré sa pripisujú tomuto členskému štátu, súčasťou systému Zmluvy.<sup>46</sup>

60. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, zdá sa, uvádza vnútroštátnu judikatúru, podľa ktorej sa jednotlivci nemôžu platne odvolávať na nesplnenie si povinnosti zákonodarcu v žalobách o náhradu škody, ak vzniknuté škody možno pripísať činnosti alebo nečinnosti zákonodarcu.<sup>47</sup> Treba teda pripomenúť, že zásada zodpovednosti štátu za škody spôsobené jednotlivcom porušeniami práva Únie,

41 — Pre prípad potreby tiež spresňujem, že určením, či článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 možno považovať za článok s priamym účinkom, nie je dotknutá otázka, či žalobcovia vo veci samej majú právo dovolávať sa ho na vnútroštátnom súde.

42 — Rozsudok z 19. apríla 2007, Farrell (C-356/05, Zb. s. I-3067, bod 40 a citovaná judikatúra).

43 — Tamže (bod 37 a citovaná judikatúra).

44 — Súhlasné posúdenie pozri v bode 64 návrhov, ktoré predniesla generálna advokátka Stix-Hackl vo veci, v ktorej bol vyhlásený už citovaný rozsudok Farrell.

45 — Rovnako je to v prípade možnosti ponechanej členským štátom považovať náhradu škody orgánom za doplnkovú alebo rozhodovať o regrese medzi orgánom a poisťiteľmi: tieto dva prvky ponechané na voľnej úvahe štátu nemajú za následok zmiernenie pevne stanovenej povinnosti zriadiť orgán poverený náhradou škody v prípadoch stanovených normotvorcom Únie.

46 — Rozsudok Evans, už citovaný (bod 82 a citovaná judikatúra).

47 — Pozri stranu 3 návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

ktoré sa pripisujú tomuto štátu, „platí v prípade každého porušenia práva [Únie] členským štátom, a to bez ohľadu na orgán členského štátu, ktorého činnosťou alebo nečinnosťou k tomuto porušeniu došlo. ... Okolnosť, že vytýkané porušenie sa vzhľadom na vnútroštátne predpisy pripisuje vnútroštátnemu zákonodarcovi, nemôže spochybniť požiadavky vyplývajúce z ochrany práv jednotlivcov, ktorí sa odvolávajú na právo [Únie] a v prejednávanej veci na právo domáhať sa priznania náhrady škody spôsobenej uvedením nesplnením povinnosti na vnútroštátnych súdoch“<sup>48</sup>.

61. Pokiaľ ide o podmienky, za ktorých je členský štát povinný nahradiť škody spôsobené jednotlivcom porušeniami práva Únie, ktoré mu možno pripísať, z judikatúry vyplýva, že tieto podmienky sú tri, „a to, že cieľom porušeného právneho pravidla je priznať jednotlivcom práva, že porušenie je dostatočne závažné a že existuje priama príčinná súvislosť medzi porušením povinnosti prislúchajúcej štátu a škodou, ktorú utrpeli poškodení“<sup>49</sup>.

62. Článok 1 ods. 4 prvý pododsek smernice 84/5 priznáva jednotlivcom právo žiadať o vyplatenie náhrady škody orgánom v dvoch prípadoch, ktoré sú tu výslovne uvedené.

63. Ďalej bude prináležať vnútroštátnemu súdu, aby určil, či nesprávne prebratie smernice 84/5, ktoré vykonal maďarský štát, spôsobilo žalobcom vo veci samej škodu, ktorá priamo súvisí s porušením povinnosti právnej normy Únie. Vnútroštátny súd bude musieť vo svojej analýze zohľadniť najmä skutočnosť, že žalobcovia vo veci samej nie sú poškodenými osobami, ale sú osobami, ktoré škodu spôsobili, a zaoberať sa pôvodom škody, ktorý môže spadať aj do podvodného konania poisťiteľa. Vnútroštátny súd bude tiež musieť objasniť otázku, či sú žalobcovia podľa maďarského práva skutočne povinní z vlastného majetku nahradiť škody, ktoré spôsobili a ktoré nemôže nahradiť poisťiteľ z dôvodu svojej platobnej neschopnosti.

64. Ak vnútroštátny súd rozhodne o existencii škody, bude ešte musieť určiť, či je uvedené porušenie dostatočne závažným porušením práva Únie<sup>50</sup> v zmysle judikatúry Súdneho dvora. Na tento účel bude musieť vnútroštátny súd zohľadniť skutočnosti charakterizujúce situáciu, medzi ktoré patrí „stupeň jasnosti a presnosti porušeného pravidla, úmyselná alebo neúmyselná povaha nesplnenia povinnosti alebo spôsobenej škody, ospravedlniteľnosť alebo neospravedlniteľnosť prípadného právneho pochybenia [a] okolnosť, že stanoviská inštitúcie Spoločenstva mohli prispieť k prijatiu alebo zachovaniu opatrení alebo vnútroštátnej praxe, ktoré sú v rozpore s právom [Únie]“<sup>51</sup>.

65. Napokon pod podmienkou dodržania zásad ekvivalencie a efektivity je forma náhrady škody určená vnútroštátnym právnym poriadkom každého členského štátu, pokiaľ je adekvátna a efektívna.<sup>52</sup> Súdny dvor tiež uviedol, že na určenie nahraditeľnej škody môže vnútroštátny súd overiť, či poškodená osoba preukázala primeranú náležitú starostlivosť, aby zabránila škode alebo obmedzila jej rozsah.<sup>53</sup> Tento prvok posúdenia môže byť pre vnútroštátny súd užitočný vzhľadom na osobitnú formu, v akej bola zriadená poisťovňa dotknutá vo veci samej, a na úlohu, ktorú poistené osoby zohrávali v jej riadení.

48 — Rozsudok z 5. marca 1996, Brasserie du pêcheur a Factortame (C-46/93 a C-48/93, Zb. s. I-1029, body 32 a 35).

49 — Rozsudok Evans, už citovaný (bod 83 a citovaná judikatúra).

50 — Tamže (bod 87 a citovaná judikatúra).

51 — Tamže (bod 86 a citovaná judikatúra).

52 — Rozsudok Brasserie du pêcheur a Factortame, už citovaný (body 82 a 83).

53 — Tamže (body 84 a 85).

## V – Návrh

66. Vzhľadom na všetky predchádzajúce dôvody navrhujem, aby Súdny dvor na otázky, ktoré mu položil Fővárosi Bíróság, odpovedal takto:

1. 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 a článok 1 ods. 4 prvý pododsek 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 nebránia vnútroštátnej právnej úprave, ktorá stanovuje, že orgán zriadený na vnútroštátnej úrovni podľa článku 1 ods. 4 smernice 84/5 nie je povinný vyplatiť náhradu v prípade škody spôsobenej vozidlom, ktoré má uzavreté poistenie u poisťiteľa v platobnej neschopnosti.
2. Súdnemu dvoru v rámci prejudiciálneho konania neprináleží rozhodnúť o zlučiteľnosti ustanovení vnútroštátneho práva s predpismi práva Únie, keďže Súdny dvor svoje preskúmanie obmedzuje na výklad ustanovení práva Únie užitočný pre vnútroštátny súd, ktorému v konečnom dôsledku prináleží posúdiť súlad vnútroštátnych ustanovení s právom Únie na účely rozhodnutia o spore vo veci samej.