



## Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA  
MICHAL BOBEK  
prednesené 23. marca 2017<sup>1</sup>

**Vec C-587/15**

**Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras  
proti  
Gintarasovi Dockevičiausovi  
Jurgite Dockevičienė**

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Najvyšší súd, Litva)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel — Nehoda medzi vozidlami, ktoré sa obvykle nachádzajú v rôznych členských štátoch — Úhrada sumy, ktorú národná kancelária poisťovateľov vyplatila ako náhradu škody — Žaloba, ktorej predmetom je regresný nárok proti osobám zodpovedným za nehodu — Procesné záruky“

### I. Úvod

1. V júli 2006 došlo v Nemecku k dopravnej nehode dvoch motorových vozidiel: jedno z nich bolo zaregistrované v Litve a druhé, ktoré bolo vozidlom taxi, bolo zaregistrované v Nemecku. Obom vodičom bola za túto dopravnú nehodu uložená pokuta. Litovské vozidlo nebolo poistené. Nemecký vodič podal návrh na začatie konania proti nemeckej kancelárii poisťovateľov motorových vozidiel s cieľom domôcť sa náhrady škody. Nemecké súdy však vo veci nevydali právoplatné rozhodnutie a účastníci konania nakoniec uzavreli zmier s dohodou o urovnaní. Nemecká kancelária poisťovateľov vyplatila nemeckému vodičovi sumu urovnania. Následne jej túto sumu nahradila litovská kancelária poisťovateľov motorových vozidiel. Potom sa litovská kancelária poisťovateľov domáhala pred litovskými súdmi zaplataenia tej istej sumy zo strany vodiča a vlastníka vozidla s litovskou registráciou.

2. Otázky predložené Súdnemu dvoru v prejednávanej veci sa týkajú predovšetkým právnych účinkov vyššie uvedenej dohody o urovnaní a súvisiacich práv, najmä procesných záruk v prípadoch, keď sa suma urovnania vymáha od tretích osôb pred vnútroštátnymi súdmi. Ako uviedol vnútroštátny súd, tieto osoby sa v Nemecku nezúčastnili žiadneho štádia súdneho konania ani rokovania o uzavretí zmiaru.

<sup>1</sup> — Jazyk prednesu: angličtina.

3. Než však bude možné vykonať také posúdenie, je potrebné najprv vyriešiť jednu otázku, a to otázku právomoci Súdneho dvora. Súčasný legislatívny rámec poistenia motorových vozidiel v Únii je pomerne zložitý, lebo sa skladá z dvoch súborov nástrojov: smerníc o poistení motorových vozidiel a systému zelenej karty. Systém zelenej karty je podľa všetkého nástrojom použiteľným na prejednávajúcu vec. Tento systém bol zavedený vnútornými predpismi, teda nástrojom, ktorý nebol vypracovaný inštitúciou EÚ, avšak bol uverejnený ako príloha rozhodnutia Komisie. To vedie k otázke, či má Súdny dvor právomoc vykladať tieto vnútorné predpisy.

## II. Rozhodné právo

### A. Právo Únie

#### 1. Charta základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“)

4. Článok 47 Charty zakotvuje právo na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý proces takto:

„Každý, koho práva a slobody zaručené právom Únie sú porušené, má za podmienok ustanovených v tomto článku právo na účinný prostriedok nápravy pred súdom.

Každý má právo na to, aby jeho záležitosť bola spravodlivo, verejne a v primeranej lehote prejednaná nezávislým a nestranným súdom zriadeným zákonom. ...“.

#### 2. Smernice o poistení motorových vozidiel

5. Existuje šesť smerníc o poistení motorových vozidiel, pričom šiesta z nich kodifikuje päť predchádzajúcich.

6. Článok 2 prvej smernice o poistení motorových vozidiel (ďalej len „prvá smernica“)<sup>2</sup> stanovoval:

„1. Členské štáty upustia od vykonávania kontroly poistenia zodpovednosti za škodu, pokiaľ ide o vozidlá obvykle sa nachádzajúce na území iného členského štátu.

Podobne členské štáty upustia od vykonávania kontrol takéhoto poistenia pre vozidlá, ktoré sa obvykle nachádzajú na území tretieho štátu a vstupujú na ich územie z územia iného členského štátu. Avšak členské štáty môžu vykonávať náhodné kontroly.

2. Pokiaľ ide o vozidlá obvykle sa nachádzajúce na území členského štátu, sú ustanovenia tejto smernice s výnimkou článkov 3 a 4 voči nim účinné:

- po uzavretí dohody medzi šiestimi národnými kancelármi poisťovateľov, podľa ktorej každá národná kancelária zabezpečí v súlade s ustanoveniami svojich vnútroštátnych právnych predpisov o povinnom poistení vysporiadanie nárokov, pokiaľ ide o nehody, ku ktorým došlo na jej území a ktoré boli spôsobené vozidlami obvykle sa nachádzajúcimi na území iného členského štátu, bez ohľadu na to, či takéto vozidlá sú alebo nie sú poistené;
- od dátumu pevne stanoveného Komisiou potom, ako Komisia zistí v úzkej spolupráci s členskými štátmi, že bola uzavretá takáto dohoda;

2 — Smernica 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 (Ú. v. ES L 103, 1972, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10).

— počas doby trvania tejto dohody.“

7. Článok 1 druhej smernice o poistení motorových vozidiel (ďalej len „druhá smernica“)<sup>3</sup> znie:

„...“

4. 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.

...

5. Poškodený sa môže v každom prípade obrátiť priamo na orgán, ktorý bude na základe informácií poskytnutých na jeho žiadosť poškodeným povinný podať mu odôvodnenú odpoveď ohľadom vyplatenia náhrady škody.

...

7. Každý členský štát uplatňuje na vyplatenie náhrady škody svoje zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia týmto orgánom bez toho, aby bol tým dotknutý akýkoľvek iný postup, ktorý je pre poškodeného výhodnejší.“

8. Článok 6 štvrtej smernice o poistení motorových vozidiel (ďalej len „štvrtá smernica“)<sup>4</sup> vyžaduje, aby bola osobe, ktorá utrpela ujmu na zdraví alebo jej bola spôsobená škoda pri nehode, ku ktorej došlo v inom členskom štáte ako je štát jej bydliska, poskytnutá náhrada škody. Tento článok uvádza, že poškodený môže získať náhradu škody od orgánu pre náhradu škody v členskom štáte svojho bydliska alebo sídla. Ďalej sa v tomto článku uvádza, že orgán pre náhradu škody je následne oprávnený požadovať úhradu sumy, ktorú vyplatil ako náhradu škody, od príslušného orgánu pre náhradu škody v členskom štáte prevádzkarne poisťovne, ktorá uzavrela poisťnú zmluvu. Orgán pre náhradu škody v členskom štáte prevádzkarne poisťovne, ktorá uzavrela poisťnú zmluvu, potom vstupuje do práv poškodenej osoby voči osobe, ktorá zapríčinila nehodu, alebo voči jej poisťovni. Členské štáty sú povinné uznať toto postúpenie, ako je upravené iným členským štátom.

9. Smernicou 2009/103/ES (konsolidovaná smernica o poistení motorových vozidiel, ďalej len „konsolidovaná smernica“) sa vykonala kodifikácia.<sup>5</sup>

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 (Ú. v. ES L 8, 1984, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3).

4 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES zo 16. mája 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o zmene a doplnení smerníc Rady č. 73/239/EHS a 88/357/EHS (Ú. v. ES L 181, 2000, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331).

5 — 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, 2009, s. 11). Vnútroštátny súd cituje príslušné ustanovenia konsolidovanej smernice. K danej dopravnej nehode však došlo ešte pred dňom prijatia konsolidovanej smernice. Tam, kde sa prejednávaná vec týka smerníc o poistení motorových vozidiel, mala by sa posudzovať *ratione temporis* podľa starších smerníc. Preto v týchto návrhoch odkazujem na príslušné ustanovenia starších smerníc. Je však potrebné dodať, že obsah týchto ustanovení je rovnaký, keďže konsolidovaná smernica je len kodifikačným nástrojom. Pozri napríklad rozsudky z 23. januára 2014, Petillo (C-371/12, EÚ:C:2014:26, bod 24), z 26. marca 2015, Litaksa (C-556/13, EÚ:C:2015:202, bod 4), z 15. decembra 2016, Vieira de Azevedo a i. (C-558/15, EÚ:C:2016:957, bod 4).

### 3. Rozhodnutie Komisie 2003/564

10. Rozhodnutie Komisie 2003/564/ES<sup>6</sup> obsahuje v prílohe vnútorné predpisy. Článok 3 vnútorných predpisov upravuje spôsob spracovania nárokov. Tento článok uvádza:

„1. Keď je kancelária informovaná o dopravnej nehode, ku ktorej došlo na území krajiny, za ktorú je zodpovedná, ktorej účastníkom je vozidlo z inej krajiny, bez toho, aby čakala na formálne uplatnenie nároku, pristúpi k vyšetrovaniu okolností dopravnej nehody. Hneď, ako je to možné, oznámi akúkoľvek takúto nehodu poisťovateľovi, ktorý vydal zelenú kartu alebo poistnú zmluvu[,] prípadne... príslušn[ej] kancelári[i]. Akékoľvek zanedbanie uvedeného si však nie je možné uplatňovať.

...

4. Všetky nároky spracúva kancelária sama za seba v súlade so zákonnými a regulačnými ustanoveniami uplatňovanými v krajine dopravnej nehody týkajúcej sa zodpovednosti, náhrady škody poškodeným osobám a povinného poistenia v najlepšom záujme poisťovateľa, ktorý vydal zelenú kartu alebo poistnú zmluvu, prípadne príslušnej kancelárie.

Pre všetky záležitosti týkajúce sa výkladu zákona platného v krajine dopravnej nehody (dokonca aj keď sa odvoláva na právne ustanovenia platné v inej krajine) a likvidáciu nároku je príslušná výlučne kancelária. Na základe tohto posledného ustanovenia kancelária po výslovnej žiadosti pred prijatím konečného rozhodnutia informuje príslušného poisťovateľa alebo kanceláriu.“

11. Článok 5 upravuje podmienky náhrady medzi kanceláriami poisťovateľov.

12. Podľa článku 6 každá národná kancelária poisťovateľov zaručuje náhradu akejkoľvek čiastky zo strany svojich členov, ktorá je požadovaná v súlade s ustanoveniami článku 5.

### B. Litovské právo

13. § 17 ods. 4 litovského Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas (zákon o povinnom poistení) stanovuje: „[Litovská] kancelária [poisťovateľov motorových vozidiel] vyplatí náhradu škody spôsobenej v inom členskom štáte Európskej únie v súlade s právnymi predpismi uvedeného členského štátu Európskej únie (ktorého národná kancelária poisťovateľov podpísala vnútorné predpisy), pokiaľ zodpovedná osoba, ktorej motorové vozidlo sa obvykle nachádza na území Litovskej republiky, nie je krytá povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel... Kancelária vyplatí náhradu aj v iných prípadoch v súlade s požiadavkami vnútorných predpisov.“

14. § 23 ods. 5 tohto zákona stanovuje: „Po vyplatení sumy, na ktorú si uplatnil nárok orgán pre náhradu škody z iného členského štátu Európskej únie, je kancelária oprávnená požadovať preplatenie vyplatennej sumy od zodpovednej osoby, ktorá nie je poistená, alebo od poisťovateľa zodpovednej osoby.“

6 — Vnútorné predpisy Rady kancelárií, ktoré boli prijaté Dohodou z 30. mája 2002 pripojenou k rozhodnutiu Komisie 2003/564 z 28. júla 2003 o uplatňovaní smernice Rady 72/166/EHS, pokiaľ ide o kontrolu plnenia povinnosti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. EÚ L 192, 2003, s. 23; Mim. vyd. 06/006, s. 55).

### III. Skutkové okolnosti, konanie vo veci samej a prejudiciálne otázky

15. Dňa 20. júla 2006 došlo v Nemecku k dopravnej nehode medzi motorovým vozidlom registrovaným v Nemecku, ktoré viedol pán Floros, a motorovým vozidlom registrovaným v Litve, ktoré viedol pán Dockeyvičius (a ktoré vlastnila pani Dockeyvičienė). Nebolo jasné, kto z nich túto nehodu zaviniel. Nemecké orgány uložili pánovi Florosovi pokutu vo výške 35 eur a pánovi Dockeyvičiusovi pokutu vo výške 60 eur. Vyšlo najavo, že vozidlo s litovskou registráciou nebolo v čase nehody poistené.

16. Dňa 11. októbra 2010 uplatnil pán Floros nárok na náhradu škody spôsobenej na jeho vozidle. So svojím nárokom sa obrátil na Deutsches Büro Grüne Karte e.V. (nemecká kancelária poisťovateľov, ďalej len „kancelária A“). Táto kancelária však jeho nároku nevyhovela.

17. Pán Floros preto podal návrh na začatie konania proti kancelárii A na Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko). Z titulu náhrady škody požadoval sumu 10 831,77 eura.

18. Tento súd žalobu 27. decembra 2010 zamietol rozsudkom pre zmeškanie, keďže pán Floros sa nedostavil na súd. Následne 8. augusta 2011 25. občianskoprávny senát Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom) potvrdil zamietavý rozsudok, ale na inom základe, a to z dôvodu nedostatkov v opise skutočného priebehu nehody.

19. Pán Floros sa proti tomuto rozsudku odvolal na Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Vyšší krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko). V rozhodnutí z 31. januára 2012 tento súd dospel k záveru, že prvostupňový rozsudok trpí vadou v dôsledku nedostatkov v dokazovaní, a že pokiaľ medzi stranami sporu nedôjde k uzavretiu zmluvy, bude nevyhnutné vec opätovne prejednať. Vyzval účastníkov konania, aby uzavreli zmluvu a aby kancelária A vyplatila pánovi Florosovi sumu 4 095 eur. Pokiaľ k tomu nedôjde, domnieval sa, že musí byť nariadené pojednávanie s cieľom vypočúť svedkov.

20. V nadväznosti na toto odporúčanie dosiahli pán Floros a kancelária A zmluvu s dohodou o urovnaní (ďalej len „dohoda o urovnaní“). Pánovi Florosovi bola vyplatená celková suma 8 352,96 eura, ktorá zahŕňala sumu navrhovaných súdmi a náhradu trov právneho zastúpenia (ďalej len „suma urovnania“).

21. Kancelárii A bola táto suma urovnania nahradená zo strany Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (Kancelária poisťovateľov motorových vozidiel Litovskej republiky, ďalej len „kancelária B“ alebo „žalobkyňa“).

22. Následne kancelária B podala návrh na začatie konania pred litovskými súdmi. Od pána Dockeyvičiausa a pani Dockeyvičienė (ďalej len „spolužalovaní“) sa domáhala náhrady sumy urovnania. Právnym základom nároku bol litovský zákon o povinnom poistení, ktorým sa podľa rozhodnutia vnútroštátneho súdu preberá smernica 2009/103 (konsolidovaná smernica)<sup>7</sup>.

23. Dňa 5. mája 2014 Marijampolės rajono apylinkės teismas (Okresný súd Marijampolė, Litva) vyhovel nároku uplatnenému kanceláriou B (ďalej len „prvostupňový rozsudok“).

24. Spolužalovaní sa proti tomuto rozsudku odvolali. Dňa 7. októbra 2014 Kauno apygardos teismas (Krajinský súd, občianskoprávny senát, Kaunas, Litva) prvostupňový rozsudok zrušil (ďalej len „druhohostupňový rozsudok“).

7 — Pozri vyššie poznámku pod čiarou 5.

25. V odôvodnení rozsudku, ktorým odvolací súd zrušil prvostupňový rozsudok, odvolací súd uviedol, že spolužalovaní nevyjadrili súhlas s výškou urovnania. Neboli stranou právneho vzťahu medzi kanceláriou A a kanceláriou B. Informáciu poskytnutú žalobkyňou o tom, že kancelária A vyplatila pánovi Florosovi náhradu škody, teda nemožno považovať za preukázanie existencie a výšky škody. Druhostupňový rozsudok taktiež obsahoval záver, že dôkazné bremeno nesie v tomto ohľade naďalej žalobkyňa. Poukazovalo sa v ňom na skutočnosť, že vnútorné predpisy ako právny základ pre náhradu medzi národnými kanceláriami poisťovateľov upravujú vzťahy len medzi týmito kanceláriami; neupravujú však priamo vzťahy medzi kanceláriami a tretími stranami. Ani litovský zákon o povinnom poistení ani konsolidovaná smernica nestanovujú, že by žalobca mohol vymáhať sumu (ktorú zaplatil kancelárii A) od osoby, ktorá spôsobila škodu, a to bez toho, aby sa určilo, či boli tieto sumy dôvodné.

26. Proti tomuto druhostupňovému rozsudku bol podaný opravný prostriedok na vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Najvyšší súd, Litva).

27. Vnútroštátny súd poukazuje na skutočnosť, že spolužalovaní neboli účastníkmi konania v Nemecku a ani do neho neboli nijako zapojení, ani sa nezúčastnili rokovania, ktoré viedlo k tomu, že pánovi Florosovi bola vyplatená suma urovnania. Kancelária A navyše vždy trvala na tom, že nároku na náhradu škody uplatnenému pánom Florosom nemožno vyhovieť. Vnútroštátny súd ďalej uvádza, že pán Dockevičius popiera svoju vinu na predmetnej dopravnej nehode.

28. Vzhľadom na tieto skutočnosti má vnútroštátny súd pochybnosti o rozsahu procesných povinností jednotlivých národných kancelárií poisťovateľov a tomu zodpovedajúcich práv spolužalovaných vyplývajúcich z konsolidovanej smernice, vnútorných predpisov a taktiež Charty.

29. Za týchto okolností Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 2, článok 10 ods. 1 a 4 a článok 24 ods. 2 [konsolidovanej] smernice, článok 3 ods. 4, článok 5 ods. 1 a 4, článok 6 ods. 1 a článok 10 vnútorných predpisov, ako aj článok 47 Charty (spolu alebo samostatne, ale bez obmedzenia na vyššie uvedené ustanovenia) chápať a vykladať v tom zmysle, že v prípade, keď:

- *národná kancelária poisťovateľov (kancelária A) vyplatí náhradu škody osobe poškodenej cestnou dopravnou nehodou v členskom štáte, v ktorom je táto kancelária usadená, z toho dôvodu, že štátny príslušník iného členského štátu, ktorý škodu spôsobil, nemal uzatvorené poistenie zodpovednosti za škodu,*
- *v dôsledku tejto náhrady škody kancelária A vstúpi do práv poškodeného a požaduje preplatenie nákladov spojených s vysporiadaním nároku od národnej kancelárie poisťovateľov v krajine pôvodu zodpovednej osoby (kancelária B),*
- *kancelária B nevykoná nezávislé prešetrenie alebo nepožiada o dodatočné informácie a vyhovie žiadosti kancelárie A o preplatenie,*
- *kancelária B iniciuje súdne konanie proti žalovaným (zodpovednej osobe a majiteľovi vozidla), v ktorom sa domáha náhrady vynaložených výdavkov,*
- *žalobkyňa v tomto konaní (kancelária B) môže svoj nárok voči žalovaným (zodpovednej osobe a majiteľovi vozidla) založiť len na tom, že kancelárii A uhradila náklady, a (žalobkyňa) nie je vôbec povinná preukázať splnenie podmienok, ktorými sa riadi zodpovednosť žalovaného/zodpovednej osoby za škodu (zavinenie, protiprávne konanie, príčinná súvislosť a výška škody), a rovnako nie je vôbec povinná preukázať, že pri náhrade škody poškodenému bolo cudzie právo riadne uplatnené?*

2. Má sa článok 24 ods. 1 piaty pododsek písm. c) [konsolidovanej] smernice a článok 3 ods. 1 a 4 vnútorných predpisov (spolu alebo samostatne, ale bez obmedzenia na vyššie uvedené ustanovenia) chápať a vykladať v tom zmysle, že kancelária A musí pred prijatím konečného rozhodnutia o vyplatení náhrady škody, ktorú utrpel poškodený, jasne a zrozumiteľne (aj z hľadiska jazyka, v ktorom je informácia poskytnutá) informovať zodpovednú osobu a majiteľa vozidla (pokiaľ nejde o tú istú osobu) o začatí a priebehu procesu vysporiadania nároku a poskytnúť im dostatok času na to, aby predložili svoje pripomienky alebo námietky k pripravovanému rozhodnutiu o vyplatení náhrady škody a/alebo k výške tejto náhrady?
3. Má sa v prípade zápornej odpovede na otázku č. 1 [*t. j. pokiaľ žalovaní (zodpovedná osoba a majiteľ vozidla) môžu požadovať, aby žalobkyňa (kancelária B) predložila dôkazy, alebo pokiaľ môžu podať námietky okrem iného v súvislosti s okolnosťami cestnej dopravnej nehody, s uplatnením legislatívneho rámca zodpovednosti zodpovednej osoby za škodu, s výškou škody a s metódou jej výpočtu*] článok 2, článok 10 ods. 1 a článok 24 ods. 2 [konsolidovanej] smernice a článok 3 ods. 4 druhý pododsek vnútorných predpisov (spolu alebo samostatne, ale bez obmedzenia na vyššie uvedené ustanovenia) chápať a vykladať v tom zmysle, že bez ohľadu na to, že kancelária B pred prijatím konečného rozhodnutia nepožiadala kanceláriu A o poskytnutie informácií o výklade právnych predpisov platných v krajine, v ktorej došlo k dopravnej nehode, a o vysporiadaní nároku, kancelária A musí tieto informácie v každom prípade poskytnúť kancelárii B, pokiaľ si ich tá následne vyžiada, spolu so všetkými ďalšími informáciami, ktoré kancelária B potrebuje na preukázanie svojej pohľadávky [z titulu regresného nároku] voči žalovaným (zodpovednej osobe a majiteľovi vozidla)?
4. Pokiaľ je odpoveď na otázku č. 2 kladná (*t. j. kancelária A je povinná informovať zodpovednú osobu a majiteľa vozidla o procese vysporiadania nároku a dať im príležitosť podať námietky v súvislosti so zodpovednosťou alebo výškou škody*), aké následky bude mať nesplnenie povinnosti kancelárie A poskytnúť informácie na:
  - a) povinnosť kancelárie B vyhovieť žiadosti o preplatenie podanej kanceláriou A;
  - b) povinnosť zodpovednej osoby a majiteľa vozidla nahradiť kancelárii B vynaložené náklady?
5. Má sa článok 5 ods. 1 a článok 10 vnútorných predpisov chápať a vykladať v tom zmysle, že suma, ktorú vyplatí kancelária A poškodenému ako náhradu škody, sa má považovať za nepreplateľné riziko, ktoré znáša samotná kancelária A (pokiaľ toto riziko neznáša kancelária B), a nie za peňažný záväzok ďalšej osoby, ktorá bola účastníkom tej istej cestnej dopravnej nehody, a to tým viac vzhľadom na okolnosti prejednávanej veci:
  - *orgán pre náhradu škody (kancelária A) pôvodne zamietol žiadosť poškodeného o náhradu škody,*
  - *poškodený z tohto dôvodu podal žalobu o náhradu škody,*
  - *nižšie súdy túto žalobu proti kancelárii A zamietli ako nedôvodnú a nepodloženú dôkazmi,*
  - *poškodený a kancelária A dosiahli zmier až na vyššom súde, ktorý poukázal na to, že pokiaľ účastníci konania odmietnu uzavrieť zmier, vráti vec nižšiemu súdu na nové posúdenie,*
  - *kancelária A odôvodnila svoje rozhodnutie uzavrieť zmier najmä tým, že sa tým predíde ďalším nákladom spojeným s predlžovaním súdneho konania,*
  - *v prejednávanej veci nebola zodpovednosť (zavinenie) žalovaného účastníka cestnej dopravnej nehody určená súdom?“*

30. Písomné vyjadrenia predložili kancelária B, česká vláda, talianska vláda a Komisia. Litovská vláda a Komisia sa ústne vyjadrili na pojednávaní 14. decembra 2016.

#### IV. Posúdenie

31. Tieto návrhy sú štruktúrované takto: vzhľadom na to, že otázky položené Súdneho dvoru odkazujú tak na konsolidovanú smernicu, ako aj na vnútorné predpisy, zameriam sa najprv na vzťah medzi týmito dvoma súbormi pravidiel (A). Ak vnútroštátny súd nedospeje k inému záveru, na tento prípad sa vzťahuje systém zelenej karty, ktorý zaviedli vnútorné predpisy. Vnútorné predpisy však nie sú aktom vypracovaným inštitúciou Únie. Preskúvam teda, či má Súdny dvor právomoc vykladať ich (B). Následne sa budem zaoberať tým, aké požiadavky vyplývajú z práva Únie na procesné práva spolužalovaných (C).

##### *A. Paralelné systémy: zelená karta a smernice o poistení motorových vozidiel*

32. V minulosti mal motorista na cestách povinnosť po prekročení ktorejkoľvek hranice preukázať skutočnosť, že je poistený na cestu do zahraničia. Okrem toho poistenie motorového vozidla pre prípad zodpovednosti za škodu muselo byť často dohodnuté s miestnym poisťovateľom.<sup>8</sup>

33. Problémy spojené s cestovaním do zahraničia a poistením sa riešili dohodou podpísanou 17. decembra 1953 pod záštitou Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov.<sup>9</sup> Táto dohoda medzi kancelármi poisťovateľov je známa pod označením „Inter-Bureaux Standard Agreement“ (ďalej len „dohoda z roku 1953“).<sup>10</sup>

34. Dohoda z roku 1953 viedla k vzniku systému „Zelenej karty“ (ďalej len „systém zelenej karty“).<sup>11</sup> Zelená karta je medzinárodné osvedčenie o poistení vodiča pre prípad zodpovednosti za akúkoľvek nehodu, ku ktorej môže dôjsť v „hostiteľskej krajine“. Taktiež osvedčuje, že záväzky vyplývajúce z tejto zodpovednosti splní poisťovateľ „domovskej krajiny“ alebo príslušná kancelária poisťovateľov motorových vozidiel.

35. Dohoda z roku 1953 bola následne niekoľkokrát zmenená, pričom poslednú zmenu predstavujú vnútorné predpisy. V súčasnej dobe sa na systéme zelenej karty zúčastňujú národné kancelárie poisťovateľov 48 štátov (vrátane všetkých členských štátov Európskej únie).

36. Vnútorné predpisy boli prijaté a sú spravované Radou kancelárií (Council of Bureaux, ďalej len „CoB“), ktorá je medzinárodným neziskovým združením založeným podľa belgického práva.

37. Vnútorné predpisy stanovujú povinnosť príslušných národných kancelárií poisťovateľov (členov CoB) poskytnúť náhradu škody za nehody, ku ktorým došlo na ich území a boli spôsobené vozidlami, ktoré sa obvykle nachádzajú v inom štáte. Zakotvujú tiež povinnosť kancelárie štátu registrujúceho tieto vozidlá zabezpečiť náhradu súm vyplatených kanceláriou nachádzajúcou sa v krajine, kde k nehode došlo.

8 — MERKIN, R., HEMSWORTH, M.: *The Law of Motor Insurance*. 2nd ed. London: Sweet & Maxwell, 2015, s. 26 – 27, bod I-26. Pozri tiež rozsudok z 9. júna 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, s. 1094, bod 8).

9 — V nadväznosti na odporúčanie č. 5 prijaté v roku 1949 Pracovnou skupinou pre cestnú dopravu Výboru pre vnútrozemskú dopravu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, E/ECE/TRANS/145, E/ECE/TRANS/SCI/39, s. 2.

10 — Rozsudok z 12. novembra 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, bod 13).

11 — Pozri článok 2 bod 11 vnútorných predpisov a článok 1 ods. 5 konsolidovanej smernice.



38. Akokoľvek bol systém zelenej karty pokrokový, neriešil ďalšie problémy súvisiace s vedením vozidiel v zahraničí. K týmto problémom patrili kontroly motorových vozidiel na hraniciach, rozdiely medzi jednotlivými vnútroštátnymi predpismi upravujúcimi náhradu škody a zložitost' súvisiacich cezhraničných súdnych sporov.<sup>12</sup>

39. V rámci Únie sa tieto aspekty riešili prostredníctvom piatich smerníc o poistení motorových vozidiel<sup>13</sup>, ktoré boli kodifikované a nahradené konsolidovanou smernicou<sup>14</sup>. Režim poistenia motorových vozidiel platný v rámci Únie bol od začiatku koncipovaný predovšetkým ako nástroj na uľahčenie voľného pohybu osôb, ktorý zlepšoval fungovanie vnútorného trhu.<sup>15</sup>

40. Na splnenie tohto cieľa Únia prevzala a v určitých aspektoch rozšírila systém zelenej karty. Je zjavné, že oba tieto systémy sa vyvíjali súbežne, pričom jeden sa opieral o druhý a vzájomne na seba odkazovali.

41. Prvá smernica stanovila, že členské štáty zavedú povinné poistenie zodpovednosti za škodu voči tretím stranám a upustia od vykonávania kontrol poistenia pre prípad zodpovednosti za škodu pri vozidlách, ktoré sa obvykle nachádzajú na území iného členského štátu.

42. Toto zrušenie hraničných kontrol poistenia motorových vozidiel však bolo podmienené uzavretím dohody medzi príslušnými národnými kanceláriami poisťovateľov členských štátov.<sup>16</sup> V reakcii na to bola 16. októbra 1972 podpísaná tzv. Supplementary Inter-Bureaux Agreement (ďalej len „dohoda z roku 1972“).

43. Okrem toho v odporúčaní 73/185 Komisia uviedla, že dohodou z roku 1972 sa naplnili podmienky stanovené v prvej smernici. Toto odporúčanie stanovilo dátum, odkedy sa členským štátom odporúča upustiť od vykonávania hraničných kontrol poistenia (1. júl 1973).<sup>17</sup> Po tomto odporúčaní nasledovalo rozhodnutie 74/166, v ktorom Komisia v súlade s článkom 2 ods. 2 prvej smernice stanovila členským štátom povinnosť upustiť od hraničných kontrol poistenia od 15. mája 1974.<sup>18</sup> Táto povinnosť sa vzťahovala na vozidlá, ktoré sa obvykle nachádzajú na európskom území iného členského štátu a vzťahuje sa na ne príslušná dohoda medzi národnými kanceláriami poisťovateľov. Príslušným nástrojom, na ktorý sa odkazovalo, bolo znenie vyššie uvedenej dohody z roku 1973 (ďalej len „dohoda z roku 1973“).<sup>19</sup>

12 — MERKIN, R., HEMSWORTH, M.: *The Law of Motor Insurance*. 2nd ed. London: Sweet & Maxwell, 2015, s. 27, bod I-27.

13 — Prvá, druhá a štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel (uvedené vyššie v poznámkach pod čiarou 2 až 4); a tretia smernica Rady 90/232/EHS 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, 1990, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249) (ďalej len „tretia smernica“); a 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, 2005, s. 14) (ďalej len „piata smernica“).

14 — Pozri vyššie poznámku pod čiarou 5.

15 — Pozri odôvodnenie 1 prvej smernice. Rozsudky z 9. júna 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, s. 1123, bod 13, s. 1124, bod 18), z 12. novembra 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, bod 9), zo 17. marca 2011, *Carvalho Ferreira Santos* (C-484/09, EU:C:2011:158, bod 24 a citovaná judikatúra), z 26. marca 2015, *Litaksa* (C-556/13, EU:C:2015:202, body 24 až 26).

16 — Článok 2 prvej smernice stanovil uzavretie tejto dohody ako nevyhnutný predpoklad a referenčný dátum vstupu ustanovení smerníc do platnosti. Pozri článok 2 konsolidovanej smernice.

17 — Odporúčanie 73/185 z 15. mája 1973 (Ú. v. ES L 194, 1973, s. 13).

18 — Prvé rozhodnutie Komisie 74/166/EHS zo 6. februára 1974, ktorým sa vykonáva smernica 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 [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 87, 1974, s. 13).

19 — Uverejnená v prílohe k druhému rozhodnutiu Komisie 74/167/EHS zo 6. februára 1974, ktorým sa vykonáva smernica 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 [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 87, 1974, s. 14).

44. Komisia obdobne prijala na základe článku 7 ods. 2 prvej smernice druhé rozhodnutie (rozhodnutie 74/167), v ktorom členským štátom uložila povinnosť, aby upustili od rovnocenných kontrol pri vozidlách, ktoré sa obvykle nachádzajú na území uvedených tretích krajín a vstupujú na územie Spoločenstva (od 15. mája 1974).<sup>20</sup> Táto možnosť zaobchádzať s takýmito vozidlami ako s vozidlami, ktoré sa obvykle nachádzajú na území Spoločenstva, bola tiež podmienená určitou zárukou. Túto záruku museli poskytnúť národné kancelárie všetkých členských štátov, pokiaľ ide o vysporiadanie nárokov v súvislosti s nehodami, ku ktorým došlo na ich území a spôsobili ich takéto vozidlá. Toto rozhodnutie bolo následne prispôbené jeho postupne sa rozširujúcej územnej pôsobnosti.<sup>21</sup>

45. Obdobne ako povinnosť upustiť od hraničných kontrol poistenia zakotvila prvá smernica povinnosť, aby členské štáty zabezpečili, že národné kancelárie poisťovateľov, zriadené na základe systému zelenej karty, získajú a navzájom si oznámia informácie o území, na ktorom sa dané vozidlo obvykle nachádza, o jeho tabuľke s evidenčným číslom a poistení.<sup>22</sup>

46. Druhá, tretia, štvrtá a piata smernica harmonizovali v rámci Únie ďalšie aspekty poistenia motorových vozidiel, ktoré nie sú na účely prejednávanej veci priamo relevantné.<sup>23</sup>

47. Pokiaľ ide o vzájomné vzťahy medzi systémom zelenej karty a systémom smerníc o poistení motorových vozidiel, piata smernica podrobne spresnila povinnosti členských štátov zaviesť postup pri likvidácii škôd, ktorý sa použije aj „v prípade nehôd, ktoré môže likvidovať systém národných kancelárií poisťovateľov“.<sup>24</sup>

48. Napokon legislatívna história ukazuje, že niektoré zmeny zavedené piatou smernicou sa inšpirovali CoB.<sup>25</sup>

49. Pokiaľ ide o právne dokumenty týkajúce sa vývoja systému zelenej karty, dohoda z roku 1973 bola uverejnená v sérii L *Úradného vestníka Európskej únie* (ďalej len „Úradný vestník“) ako príloha rozhodnutia Komisie.<sup>26</sup>

20 — Pozri druhé rozhodnutie Komisie uvedené vyššie v poznámke pod čiarou 19.

21 — Pozri napríklad tretie rozhodnutie Komisie 75/23/EHS z 13. decembra 1974, ktorým sa vykonáva smernica Rady 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 [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 6, 1975, s. 33); piate rozhodnutie Komisie 86/219/EHS zo 16. mája 1986, ktorým sa vykonáva smernica Rady 72/166/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 153, 1986, s. 53).

22 — Článok 5 prvej smernice a článok 6 konsolidovanej smernice. Na účely definície pojmu „kancelárie“ pozri článok 1 ods. 3 prvej smernice a článok 1 ods. 3 konsolidovanej smernice.

23 — Pre podrobný opis jednotlivých smerníc o poistení motorových vozidiel pozri návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Stix-Hackl vo veci Farrell (C-356/05, EU:C:2006:653, body 18 až 25).

24 — Smernica, ktorou sa mení a dopĺňa tretia smernica. Pozri článok 4 piatej smernice, článok 4e tretej smernice a článok 19 konsolidovanej smernice.

25 — Pozri s odkazom na Radu kancelárií Formulár pre posúdenie dopadu, priložený k návrhu piatej smernice o poistení motorových vozidiel pod nadpisom „Konzultácia“, bod 6 ods. 3, [KOM(2002) 244 v konečnom znení] (Ú. v. ES C 227 E, 2002, s. 387), ktorý uvádza, že CoB „vyjadřila podporu hlavným ustanoveniam obsiahnutým v návrhu a spolupracovala s Komisiou na náležitom riešení niektorých zložitých problémov, ako napríklad problémov súvisiacich s vozidlami bez tabuľky s evidenčným číslom alebo s nezodpovedajúcou tabuľkou s evidenčným číslom alebo s poistením dovážaných vozidiel“.

26 — Pozri druhé rozhodnutie Komisie zo 6. februára 1974 uvedené vyššie v poznámke pod čiarou 19. Pozri tiež šieste rozhodnutie Komisie 86/220/EHS zo 16. mája 1986, ktorým sa vykonáva smernica Rady 72/166/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 153, 1986, s. 54) a deviate rozhodnutie Komisie 88/369/EHS z 18. mája 1988, ktorým sa vykonáva smernica Rady 72/166/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 181, 1988, s. 47).

50. Rovnaké riešenie sa potom použilo aj na tzv. Multilateral Guarantee Agreement between National Insurers' Bureaux (mnohostranná dohoda o zárukách medzi národnými kancelármi poisťovateľov), podpísanú v Madride 15. marca 1991, ktorá zlúčila a nahradila skoršie dohody týkajúce sa systému zelenej karty.<sup>27</sup>

51. Tento nástroj bol neskôr nahradený vnútornými predpismi, ktoré sú relevantné pre prejednávajúcu vec.<sup>28</sup> Podobne ako ich predchodcovia, aj vnútorné predpisy uvádzajú, že boli prijaté v súlade so zásadami prvej smernice. Vnútorné predpisy obsahujú tri prílohy, z ktorých jednu tvorí prvá smernica. V neskoršom dodatku z roku 2008 k vnútorným predpisom sa uvádza, že zohľadňuje piatu smernicu.

52. Uvedená skutočnosť asi najlepšie vystihuje účel podrobného opisu vývoja a súbežnej existencie oboch systémov opísaných v tejto časti, a to pretože sa oba systémy vyvíjali spoločne. Z hľadiska legislatívnej techniky to všetko pripomína „matriošku“: rozhodnutie Komisie v sebe zahŕňa prílohu s vnútornými predpismi a v rámci nich sa v prílohe tejto prílohy nachádza ďalší legislatívny nástroj Únie, a to prvá smernica. Jedna vrstva závisí od druhej.

53. V súhrne je teda zjavné, že v súčasnosti sú systém zelenej karty a smernice o poistení motorových vozidiel v rámci Únie úzko prepojené. Najskôr vznikol systém zelenej karty a po ňom nasledovali smernice o poistení motorových vozidiel. Smernice o poistení motorových vozidiel boli zavedené ako „špecifická nadstavba pre Úniu“, pričom sú čiastočne napojené na systém zelenej karty. Od tohto času sa oba systémy vyvíjali súbežne, pričom Únia prevzala mnohé požiadavky a podmienky pre členské štáty zo systému zelenej karty.

## **B. O právomoci Súdneho dvora vykladať vnútorné predpisy**

54. Litovská vláda na pojednávaní potvrdila, že na nárok, ktorý je predmetom konania vo veci samej (pôvodne vysporiadaný kanceláriou A) a ktorý prešiel na kanceláriu B, sa vzťahoval systém zelenej karty. Táto okolnosť, ktorú musí overiť vnútroštátny súd, však vyvoláva otázku, či má Súdny dvor právomoc vykladať vnútorné predpisy.

55. S odvolaním sa na rozsudky Demouche<sup>29</sup> a Fournier<sup>30</sup> Komisia v písomnom vyjadrení a na pojednávaní tvrdila, že Súdny dvor nemá právomoc vykladať vnútorné predpisy. Komisia poukázala na to, že právomoc Súdneho dvora podľa článku 267 písm. b) ZFEÚ sa obmedzuje len na akty inštitúcií Únie. Vnútorné predpisy nie sú aktom žiadnej inštitúcie Únie. Súdny dvor ich preto nemôže vykladať.

56. Osobne s tým nesúhlasím.

57. Existujú dva spôsoby, ako možno nahliadať na status vnútorných predpisov v právnom poriadku Únie: 1. formálne alebo 2. vecne. Nech zvolím akúkoľvek z týchto argumentačných metód, dospejem k tomu istému záveru, a to, že Súdny dvor môže v takom prípade, ako je prejednávaná vec, vykladať vnútorné predpisy.

27 — Pozri rozhodnutie Komisie 91/323/EHS z 30. mája 1991, ktorým sa vykonáva smernica Rady 72/166/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 177, 1991, s. 25).

28 — Pozri vyššie poznámku pod čiarou 6.

29 — Rozsudok zo 6. októbra 1987, Demouche a i. (152/83, EU:C:1987:421).

30 — Rozsudok z 12. novembra 1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431).

## 1. Formálny prístup

58. Po prvé vnútorné predpisy boli uverejnené ako príloha rozhodnutia 2003/564.<sup>31</sup> Toto rozhodnutie je samotné súčasťou právneho poriadku Únie. Vo všeobecnosti sa možno domnievať, že prílohy právnych aktov majú rovnakú právnu silu ako samotné právne akty.<sup>32</sup>

59. Po druhé rozhodnutie 2003/564 bolo uverejnené v sérii L Úradného vestníka, ktorá obsahuje záväzné právne predpisy.<sup>33</sup>

60. Po tretie článok 1 samotného rozhodnutia ukladá členským štátom jednoznačnú povinnosť upustiť od hraničných kontrol poistenia vozidiel z iných členských štátov alebo z tretích krajín, ktoré podliehajú vnútorným predpisom.<sup>34</sup> Navyše článok 6 konsolidovanej smernice (pôvodne článok 5 prvej smernice) stanovuje povinnosť, aby členské štáty zabezpečili, že národné kancelárie poisťovateľov (na ktoré sa inak vzťahujú vnútorné predpisy) si vymieňajú určité informácie. Tieto záväzky, ktorých splnenie je podmienené prijatím vnútorných predpisov, sú z hľadiska práva Únie jasne vynútiteľné.

61. Spojenie týchto skutočností má podľa môjho názoru jednoznačné právne dôsledky, a to formálnu inkorporáciu externého aktu do právneho poriadku Únie. To preukazuje, že Súdny dvor má právomoc vykladať tento akt, ktorý sa stal súčasťou rozhodnutia Komisie.

## 2. Vecný prístup

62. Aj keby sa zaujal prístup spočívajúci v „prednosti obsahu pred formou“, nedomnievam sa, že by bol záver iný. Práve naopak: pri podrobnom pohľade na celkový kontext a pôsobenie vnútorných predpisov v rámci práva Únie je podľa môjho názoru rovnako potrebné dospieť k záveru, že vnútorné predpisy sú súčasťou právneho poriadku Únie.

63. Moja argumentácia k tejto otázke je štruktúrovaná takto: po prvé zasadím rozsudok Demouche do rámca judikatúry a). Po druhé vysvetlím svoje chápanie dosahu tohto rozsudku b). Po tretie sa budem venovať celkovému vývoju poistenia motorových vozidiel po vyhlásení rozsudku Demouche c). Po štvrté sa budem zaoberať novšou a vyvíjajúcou sa judikatúrou týkajúcou sa právomoci Súdneho dvora vykladať externé akty d). Po piate sa budem stručne zaoberať potenciálnou a širšou oblasťou právomoci, do ktorej spadajú pravidlá o poistení motorových vozidiel: voľný pohyb osôb e).

### a) Rozsudok Demouche v širšom kontexte

64. Vec Demouche nebola izolovaným prípadom. Pri pohľade na judikatúru Súdneho dvora pred a po vydaní rozsudku Demouche je zjavné, že výkladové riešenia prijaté Súdny dvorom a jeho generálnymi advokátmi vo veci dohody z roku 1972, ktorá je právnou predchodkyňou vnútorných predpisov, boli rôzne.

31 — Rozhodnutie Komisie 2003/564/ES uvedené v poznámke pod čiarou 6.

32 — Pozri analogicky rozsudok z 11. septembra 2003, Rakúsko/Rada (C-445/00, EU:C:2003:445, bod 62), ktorý uvádza, „že protokoly a prílohy aktu o pristúpení predstavujú ustanovenia primárneho práva, ktoré – ibaže by akt o pristúpení stanovoval inak – možno pozastaviť, zmeniť či zrušiť len podľa postupov stanovených pre zmenu pôvodných zmlúv“.

33 — Pokiaľ ide o skutočnosť, že v sérii „C“ sa uverejňujú len informácie, pozri *a contrario* odporúčania a návrhy týkajúce sa Európskej únie, rozsudky z 12. mája 2011, Polska Telefonía Cyfrowa (C-410/09, EU:C:2011:294, bod 35), a z 13. decembra 2012, Expedia (C-226/11, EU:C:2012:795, bod 30). Pozri tiež návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Wathelet vo veci DHL Express (Italy) a DHL Global Forwarding (Italy) (C-428/14, EU:C:2015:587, poznámka pod čiarou 17).

34 — Pozri článok 1 rozhodnutia Komisie 2003/564/ES uvedeného v poznámke pod čiarou 6: „Od 1. augusta 2003 sa každý členský štát zdrží vykonávania kontrol povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú v inom členskom štáte alebo na území..., na ktoré sa vzťahuje dohoda z 30. mája 2002 medzi národnými kanceláriami poisťovateľov členských štátov Európskeho hospodárskeho priestoru a ostatnými pridruženými štátmi, pripojenej ako dodatok k prílohe tohoto rozhodnutia.“

65. Generálny advokát Reischl sa v návrhoch vo veci Van Ameyde rozhodol „preskúmať“ dohodu z roku 1972 „s cieľom určiť pôsobnosť ustanovení práva Spoločenstva, ktoré sú doplnené [touto] dohodou, a výklad, ktorý sa musí zhodovať s výkladom dohody“, keďže tá je „určitým spôsobom“ súčasťou „predpisov Spoločenstva“.<sup>35</sup>

66. Generálny advokát Slynn v návrhoch vo veci Demouche tento prístup v celom rozsahu nepotvrdil. Konkrétne vyjadril určité výhrady k tomu, či sa mali návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Reischl, chápať v tom zmysle, že dohoda z roku 1972 je aktom inštitúcií Spoločenstva.<sup>36</sup>

67. Následne Súdny dvor v rozsudku Fournier relativizoval svoj prístup k výkladu príslušnej dohody o systéme zelenej karty.<sup>37</sup> Prejudiciálna otázka v uvedenej veci sa týkala výkladu pojmu „vozidlo, ktoré sa obvykle nachádza na území iného členského štátu“ v zmysle článku 1 ods. 4 prvej smernice. Stojí za povšimnutie, že Súdny dvor podal výklad požadovaný vnútroštátnym súdom, aj keď bolo jasné, že na skutkový stav danej veci sa vzťahoval systém zelenej karty, a nie smernice o poistení motorových vozidiel.<sup>38</sup> Pravdepodobne z tohto dôvodu Súdny dvor dodal, že výrazy použité v dohode z roku 1972 a v prvej smernici nemajú nevyhnutne rovnaký zmysel, a bolo na vnútroštátnom súde, aby výrazom použitým v tejto dohode priznal „zmysel, ktorý považoval za vhodný, a to bez toho, aby bol viazaný... zmyslom... priznaným tomu istému výrazu... [v prvej smernici]“.<sup>39</sup>

68. Hľadanie miesta pre nástroje upravujúce zelenú kartu v rámci právneho poriadku Únie vyplýva tiež z návrhov, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci Fournier.<sup>40</sup> Generálny advokát uviedol, že aj keď Súdny dvor nemôže vykladať dohodu z roku 1972, neznamená to, že Súdny dvor nemá „žiadnu právomoc odpovedať na otázku vznesenú vnútroštátnym súdom“. Generálny advokát Jacobs, ktorý načrtnol paralelu s rozsudkom Dzodzi<sup>41</sup> a súvisiacou judikatúrou<sup>42</sup> sa domnieval, že právomoc Súdneho dvora poskytnúť výklad sa musí uplatniť, pretože dohoda z roku 1972, „ktorá zďaleka nie je bežnou súkromnoprávnou zmluvou, je základným prvkom systému zavedeného [prvou smernicou]. Nielenže bola táto dohoda predvídaná smernicou, ale jej uzavretie bolo odkladacou podmienkou vstupu väčšiny ustanovení smernice do platnosti“.<sup>43</sup>

69. Postoje Súdneho dvora a generálneho advokáta vo veci Fournier, ako aj postoj generálneho advokáta vo veci Van Ameyde, svedčia podľa môjho názoru o tom, že nikdy nebola vytýčená striktná čiernobiela hranica medzi tým, či má Súdny dvor úplnú právomoc, alebo či nemá vôbec žiadnu právomoc, čomu by mohol nasvedčovať jednoduchý odkaz na rozsudok Demouche bez jeho kontextu. Existovali aj odtiene šedej. Súdny dvor už v minulosti uznal, že systém zelenej karty bol vzájomne prepojený s inými právnymi nástrojmi Únie a právny poriadok Únie ho jednoducho nemôže prehliadať.

35 — Návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Reischl vo veci *Ufficio van Ameyde* (90/76, neuvverejnené, EU:C:1977:76, s. 1135). Súdny dvor nezaujal v rozsudku výslovné stanovisko k statusu dohôd o zelenej karte v rámci práva Únie. Uviedol, že „účelom systému zelenej karty, ktorý bol uznaný a vylepšený predpismi Spoločenstva, je uľahčiť voľný pohyb osôb a tovaru a zároveň chrániť záujmy osôb, ktorým bola spôsobená škoda alebo ktoré utrpeli zranenie...“, rozsudok z 9. júna 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, s. 1124, bod 18).

36 — Návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Slynn vo veci *Demouche a i.* (152/83, neuvverejnené, EU:C:1987:319, s. 3845).

37 — Rozsudok z 12. novembra 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431).

38 — To je tiež uvedené v návrhoch, ktoré predniesol generálny advokát Tesaro vo veci *Kleinwort Benson* (C-346/93, neuvverejnené, EU:C:1995:17, bod 14).

39 — Rozsudok z 12. novembra 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, body 22 a 23).

40 — Návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci *Fournier* (C-73/89, neuvverejnené, EU:C:1992:222, body 18 a 19, s. I-5646).

41 — Rozsudok z 18. októbra 1990, *Dzodzi* (C-297/88 a C-197/89, EU:C:1990:360).

42 — Rozsudok z 8. novembra 1990, *Gmurzynska-Bscher* (C-231/89, EU:C:1990:386).

43 — Návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci *Fournier* (C-73/89, neuvverejnené, EU:C:1992:222, bod 19 *in fine*).

70. Riešenie zvolené v uvedenej veci však bolo riešením „typu Dzodzi“, ktoré spočíva v paralelizme výkladu ustanovení smerníc o poistení motorových vozidiel a systému zelenej karty. Aj keď by tento prístup bol stále možný, na základe dôvodov, ktoré uvediem v nasledujúcich bodoch tejto časti, nezastávam názor, že by presne vystihoval skutočné fungovanie systému zelenej karty v rámci Únie, ktoré odvtedy dosiahlo značný vývoj.

### **b) Dosah rozsudku Demouche**

71. Prejudiciálna otázka položená vo veci Demouche bola dosť úzka a konkrétna; týkala sa rozhodcovskej doložky stanovenej v dohode z roku 1972, konkrétne zmien vložených do tejto doložky uvedenou dohodou oproti pôvodnej dohode z roku 1953.<sup>44</sup>

72. Inými slovami sa vec Demouche týkala výlučne *vnútorného* fungovania systému zelenej karty vo vtedajšej podobe a fungovania mechanizmu riešenia sporov používaného národnými kancelármi poisťovateľov. V uvedenej veci nevyvstala žiadna otázka možného vzájomného pôsobenia vnútorných predpisov a vtedajšieho systému zavedeného smernicami o poistení motorových vozidiel, ani dopadu tohto systému na práva tretích strán.

73. Naproti tomu v prejednávanej veci vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby spresnil okrem iného procesné záruky osôb, ktoré sa považujú za zodpovedné za nehodu a voči ktorým bol uplatnený regresný nárok na náhradu škody spôsobenej v inom členskom štáte. Tento nárok je dôsledkom fungovania systému zelenej karty, ktorý bol výslovne začlenený do práva Únie.

74. Otázky položené v prejednávanej veci teda výrazne presahujú rámec vnútornej štruktúry vnútorných predpisov. Majú veľmi odlišnú povahu. V podstate sa týkajú *externých* právnych dôsledkov fungovania vnútorných predpisov na práva a povinnosti tretích strán. Z tohto hľadiska zastávam názor, že prejednávaný návrh na začatie prejudiciálneho konania sa výrazne líši od otázky položenej vo veci Demouche.

### **c) Celkový kontext a vývoj poistenia motorových vozidiel**

75. Okrem toho, že vo veci Demouche vyvstala odlišná otázka, ktorá si nevyžadovala posúdenie širších dôsledkov systému zelenej karty v rámci práva Únie zo strany Súdneho dvora, je taktiež potrebné zdôrazniť, že oblasť úpravy poistenia motorových vozidiel prostredníctvom systému zelenej karty – smerníc o poistení motorových vozidiel zaznamenala od vyhlásenia rozsudku vo veci Demouche v roku 1987 ďalší vývoj.

76. V skratke, systémy zelenej karty a smerníc o poistení motorových vozidiel sa stali čím ďalej tým viac prepojenými z hľadiska vecného, inštitucionálneho a procesného.

77. *Vecné* prepojenie už bolo preskúmané v bodoch 32 až 53 týchto návrhov. Zrušenie hraničných kontrol poistenia motorových vozidiel podľa prvej smernice bolo podmienené tým, čím sa stala dohoda z roku 1972. Toto zrušenie je aj naďalej podmienené tým, že vnútorné predpisy zostanú v platnosti.

78. *Inštitucionálne* prepojenie medzi oboma systémami zachádza ešte ďalej. „Národné kancelárie poisťovateľov“ všeobecne poskytujú náhradu škody na základe systému zelenej karty. Podľa smerníc o poistení motorových vozidiel sú subjekty plniace obdobnú úlohu označené ako „orgány pre náhradu škody“. V skutočnosti však môže jediný subjekt plniť obe funkcie: národná kancelária poisťovateľov a orgán pre náhradu škody.

44 — Rozhodcovská doložka sa stále nachádza v súčasnom znení vnútorných predpisov (článok 19).

79. V niektorých členských štátoch vybavuje nároky vzniknuté tak v rámci systému zelenej karty, ako aj v rámci smerníc o poistení motorových vozidiel jediný subjekt. V praxi tak navrhovateľ môže len ťažko rozlíšiť, kedy ten istý orgán koná podľa smerníc o poistení motorových vozidiel a kedy koná na základe systému zelenej karty, keďže vnútroštátny postup je tiež často rovnaký. Sama Litva je toho príkladom. Naproti tomu v Nemecku je úloha spočívajúca v poskytnutí náhrady rozdelená medzi dva rôzne subjekty.

80. *Procesné* prepojenie možno ilustrovať napríklad na článku 6 konsolidovanej smernice (pôvodne článok 5 prvej smernice). Podľa tohto článku sú členské štáty povinné zabezpečiť výmenu niektorých informácií medzi národnými kancelármi poisťovateľov, ktoré sa riadia systémom zelenej karty.

81. Okrem toho k likvidácii škôd vzniknutých v rámci jedného či druhého systému dochádza na základe rovnakého postupu, ako vyžaduje článok 19 konsolidovanej smernice (pôvodne článok 4e tretej smernice o poistení motorových vozidiel).<sup>45</sup>

82. Len na okraj možno dodať, že dokumenty samotnej CoB, ktoré sú verejne dostupné, taktiež odrážajú prepojenosť systému zelenej karty a smerníc o poistení motorových vozidiel. Odkazujú na „pilier zelenej karty“ a „pilier smerníc o poistení motorových vozidiel“, čo zrejme oba vydáva za čiastkové prvky nejakého zastrešujúceho systému.

83. Vyššie uvedené úvahy podľa môjho názoru preukazujú, že akokoľvek je systém zelenej karty formálne nezávislý, stal sa natoľko prepojeným so systémom Únie, že *de facto* tvoria jeden celok.<sup>46</sup>

#### ***d) Nedávna judikatúra týkajúca sa právomoci Súdneho dvora vykladať externé akty***

84. Okrem vnútorného vývoja systému poistenia motorových vozidiel je relevantný aj širší kontext najnovšej judikatúry týkajúcej sa právomoci Súdneho dvora podľa článku 267 ZFEÚ. Od vyhlásenia rozsudku vo veci *Sevince*<sup>47</sup> Súdny dvor rozhodoval, že jeho právomoc podať výklad podľa článku 267 ZFEÚ sa neobmedzuje len na akty, ktoré prijali, striktné povedané, inštitúcie, orgány, úrady alebo agentúry Únie. Táto právomoc sa vzťahuje aj na akty, ktoré hoci boli prijaté mimo inštitucionálny rámec Únie, sa následne stali súčasťou právneho poriadku Únie. Táto právomoc je odôvodnená samotným cieľom článku 267 ZFEÚ, ktorý spočíva v zabezpečení jednotného uplatňovania všetkých predpisov, ktoré sú súčasťou právneho poriadku Únie.<sup>48</sup>

85. Naposledy Súdny dvor vo veci *Elliott* potvrdil svoju právomoc vykladať harmonizované normy prijaté CEN (súkromnoprávny subjekt), ktoré boli uverejnené v sérii C Úradného vestníka. Súdny dvor poznamenal, že takáto norma je súčasťou práva Únie, a to o to viac, že zhodu s týmito normami zabezpečuje Komisia.<sup>49</sup>

45 — Článok 4e bol do tretej smernice o poistení motorových vozidiel vložený piatou smernicou. Pozri odôvodnenie 22 piatej smernice o poistení motorových vozidiel. Podobne internetové stránky CoB opisujú históriu, ktorá v chronologickom slede kombinuje tak vývoj v rámci systému zelenej karty, ako aj v rámci Európskej únie: <http://www.cobx.org>. Vyhľadávaci nástroj pre poškodených pri dopravných nehodách na internetových stránkach CoB poskytuje možnosť voľby medzi orgánmi patriacimi pod jeden alebo druhý systém.

46 — Je potrebné dodať, že Supreme Court (Najvyšší súd, Spojené kráľovstvo) nedávno zaujal podobný postoj k spojitosti medzi štvrtou smernicou o poistení motorových vozidiel a dohodou medzi orgánmi pre náhradu škody a garančnými fondmi, ktorú predvídala štvrtá smernica, podobne ako to, čo prvá smernica stanovila vo vzťahu k dohode z roku 1972. Dospel k záveru, že na vzťah medzi oboma systémami nemožno nahliadať „príliš technickým“ spôsobom, ale skôr je potrebné ich „chápať ako súčasť koherentnej úpravy, na ktorú sa nazerá ako na celok a takto sa aj vykladá“: *Moreno v. The Motor Insurers' Bureau* [2016] UKSC 52, bod 33 (Lord Mance).

47 — Súdny dvor rozhodol, že má právomoc vykladať rozhodnutia prijaté určitým orgánom, pokiaľ bol tento orgán zriadený na základe medzinárodnej dohody uzavretej s Úniou, za ktorej vykonávanie zodpovedá uvedený orgán. Rozsudky z 20. septembra 1990, *Sevince* (C-192/89, EU:C:1990:322, body 8 až 12) a z 21. januára 1993, *Deutsche Shell* (C-188/91, EU:C:1993:24, body 17 až 19).

48 — Rozsudky z 20. septembra 1990, *Sevince* (C-192/89, EU:C:1990:322, bod 11) a z 27. októbra 2016, *James Elliott Construction* (C-613/14, EU:C:2016:821, bod 34).

49 — Rozsudok z 27. októbra 2016, *James Elliott Construction* (C-613/14, EU:C:2016:821, body 40, 43 a 46).

86. Ak tento záver platí pre technickú normu uverejnenú ako obyčajné oznámenie v sérii C Úradného vestníka, musím dospieť k záveru, že to isté sa musí *a fortiori* uplatniť na tú časť rozhodnutia Komisie, ktorá bola uverejnená v Úradnom vestníku ako *záväzné právne predpisy* v sérii L Úradného vestníka. Ako bolo už navyše uvedené vyššie, z uvedeného rozhodnutia plynú vynútiteľné povinnosti,<sup>50</sup> ktorých splnenie môže vynucovať Komisia.

87. Tento postoj je ďalej podložený širším ústavným argumentom. Nedávno Súdny dvor vo veci *Ledra Advertising*<sup>51</sup> dospel k záveru, že aj keď daný akt nemožno považovať za akt prijatý inštitúciou Únie, ktorý možno napadnúť žalobou na základe článku 263 ZFEÚ, Úniu to nevyhnutne nechráni pred žalobami na určenie mimozmluvnej zodpovednosti na základe článku 340 ZFEÚ. Analogicky to znamená, že aj keď inštitúcie Únie konajú v pomerne atypickom kontexte a neobvyklým spôsobom, neznamená to, že sa úplne vymykajú súdnemu preskúmaniu.

88. Rovnaká logika podľa môjho názoru platí ešte dôraznejšie v prípade, že sa niektorá inštitúcia Únie rozhodne začleniť pôvodne externý právny akt do práva Únie a vyvodí z toho právne následky tým, že bude vnútorne vynucovať jeho plnenie. Pokiaľ k tomu dôjde, tá istá inštitúcia nemôže následne zatvárať pred touto situáciou oči a tvrdiť, že keďže daný akt bol pôvodne vypracovaný treťou stranou, nie je aktom prijatým touto inštitúciou. Pokiaľ by sa pripustili takéto „čierne diery“ v súdnom preskúmaní, bolo by to nezlučiteľné s víziou, že Únia je založená na vláde práva.<sup>52</sup>

#### ***e) Inkorporované pravidlá dotýkajúce sa voľného pohybu osôb***

89. Na záver je potrebné spomenúť možno skôr okrajovú, avšak relevantnú záležitosť: celkový kontext, v ktorom vnútorné predpisy a smernice o poistení motorových vozidiel pôsobia, ako aj účel, na ktorý boli tieto systémy zavedené do právneho poriadku Únie.

90. Ako už bolo uvedené vyššie, oba systémy boli zavedené ako nástroj na zabezpečenie voľného pohybu osôb.<sup>53</sup> S oboma uvedenými systémami sa potom stali späť ďalšie prvky voľného pohybu, a to voľný pohyb služieb, ako napríklad poskytovanie poisťovacích služieb (ako potvrdzujú štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel a konsolidovaná smernica).<sup>54</sup>

91. V kontexte prejednávanej veci je obzvlášť dôležité, že účasť členského štátu v rámci systému zelenej karty, ako bola stanovená vo vnútorných predpisoch alebo v ich právnom predchodcovi, má zreteľný dopad na slobodu osôb premiestňovať sa cez hranice v rámci Únie.<sup>55</sup>

92. Preto by alternatívny (alebo doplnkový) spôsob prístupu k riešeniu otázky právomoci Súdneho dvora nespočíval na článku 267 písm. b) ZFEÚ, ale skôr na článku 267 písm. a) ZFEÚ. Nie je pochybnosť o tom, že predmet prejednávanej veci spadá do pôsobnosti pravidiel o voľnom pohybe obsiahnutých v Zmluve. Sekundárne právne predpisy Únie v podobe smerníc o poistení motorových vozidiel a konsolidovanej smernice, ktoré majú rovnakú vecnú pôsobnosť ako vnútorné predpisy, boli totiž prijaté s cieľom uľahčiť voľný pohyb osôb v rámci Únie.

50 — Pozri vyššie body 58 až 61 týchto návrhov.

51 — Rozsudok z 20. septembra 2016, *Ledra Advertising* a i./Komisia a ECB (C-8/15 P až C-10/15 P, EU:C:2016:701).

52 — Rozsudok z 23. apríla 1986, *Les Verts/Parlament* (294/83, EU:C:1986:166, bod 23), rozsudok z 25. júla 2002, *Unión de Pequeños Agricultores/Rada* (C-50/00 P, EU:C:2002:462, bod 38), rozsudok z 26. júna 2012, *Poľsko/Komisia* (C-335/09 P, EU:C:2012:385, bod 48 a citovaná judikatúra).

53 — Pozri vyššie bod 39 týchto návrhov.

54 — Pozri napríklad odôvodnenia 1 a 2 štvrtej smernice alebo odôvodnenie 2 konsolidovanej smernice.

55 — Pozri napríklad výnimku týkajúcu sa Grécka, stanovenú vo štvrtom rozhodnutí Komisie 86/218/EHS zo 16. mája 1986, ktorým sa vykonáva smernica Rady 72/166/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 153, 1986, s. 52).



93. Z toho vyplývajú dva dôsledky. Po prvé vzhľadom na prepojenosť oboch systémov je potrebné zabezpečiť, aby uplatňovanie príslušných prvkov sekundárneho práva Únie, a to konsolidovanej smernice a vnútorných predpisov, bolo konzistentné.<sup>56</sup> Po druhé je tiež dôležité zabezpečiť, aby fungovanie týchto nástrojov nemalo nepriaznivý dopad na voľný pohyb osôb považovaných za zodpovedné za nehodu takým spôsobom, ktorý by bol nezlučiteľný s ustanoveniami primárneho práva.

94. Skutočnosť, že daný predmet spadá do pôsobnosti ustanovení o voľnom pohybe obsiahnutého v Zmluve, má tiež dopad na uplatniteľnosť procesných práv dotknutých strán, ktoré sú zakotvené najmä v článku 47 Charty a na ktoré sa odvoláva vnútroštátny súd.

95. Podľa článku 51 ods. 1 Charty sú jej ustanovenia určené členským štátom výlučne vtedy, ak vykonávajú právo Únie.<sup>57</sup> Dosahovaním súladu s rozhodnutím Komisie, ktorým sa vnútorné predpisy začleňujú do právneho poriadku Únie, členské štáty uplatňujú právo Únie v zmysle článku 51 ods. 1 Charty. Z tohto dôvodu sa stávajú použiteľnými aj záruky zakotvené v Charte.

#### **f) Záver o právomoci Súdneho dvora**

96. Vzhľadom na všetky vyššie uvedené formálne a vecné úvahy som dospel k čiastkovému záveru, že Súdny dvor má právomoc vykladať vnútorné predpisy pripojené k rozhodnutiu Komisie.

#### **C. Práva tretích strán v kontexte pôsobenia vnútorných predpisov**

97. Vnútroštátny súd sa pýta, či konsolidovaná smernica a vnútorné predpisy umožňujú, aby národná kancelária poisťovateľov, *in casu* kancelária B, založila svoj nárok na úhradu voči takým osobám, ako sú spolužalovaní, len na skutočnosti, že kancelária B uhradila požadovanú čiastku inej národnej kancelárii poisťovateľov, *in casu* kancelárii A. Vnútroštátny súd sa konkrétne pýta, či kancelária B (ako žalobkyňa) musí v celom rozsahu preukázať zodpovednosť, ktorá zakladá jej nárok, a teda aj výšku škody v členskom štáte žalovaného (prvá otázka).

98. Vnútroštátny súd sa taktiež pýta na rozsah informačnej povinnosti, ktorú má kancelária A voči takým osobám, ako sú spolužalovaní a žalobkyňa (druhá a tretia otázka). Ďalej chce zistiť, aké sú dôsledky nesplnenia tejto povinnosti (štvrtá otázka). Napokon sa vnútroštátny súd pýta, či sa má na sumu vyplatenú jednou kanceláriou druhej kancelárii nahliadať podľa vnútorných predpisov ako na riziko bez nároku na náhradu, a nie ako na peňažný záväzok (piata otázka).

99. Prvá otázka položená vnútroštátnym súdom sa v podstate týka dôkazného bremena, ktoré nesie žalobkyňa v konaní vo veci samej. Tento aspekt ďalej vyvoláva otázku procesných záruk spolužalovaných. Domnievam sa, že táto otázka je zásadná pre rozhodnutie o nároku uplatnenom v konaní vo veci samej.

100. Naproti tomu zostávajúce otázky súvisia so záväzkami medzi kancelárkami A a B. Nezastávam názor, že odpoveď na túto otázku poskytne užitočné vodidlo, pokiaľ ide o konkrétne práva a povinnosti vyplývajúce z právneho vzťahu medzi kancelárkami B a spolužalovanými, ktorý je predmetom žaloby v konaní vo veci samej prebiehajúcim pred vnútroštátnym súdom.

56 — Či už z hľadiska ustanovení Zmluvy, ako je to v tejto časti, alebo z horizontálnej perspektívy, ktorá by potom viedla späť k paralelizmu typu Dzodzi v podobe, v akej bol uplatnený v návrhoch, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci Fournier (pozri vyššie bod 68 a poznámku pod čiarou 40 týchto návrhov).

57 — Rozsudky zo 6. októbra 2015, Delvigne (C-650/13, EU:C:2015:648, body 25 až 27 a citovaná judikatúra), z 25. mája 2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, bod 43 a citovaná judikatúra) a zo 6. októbra 2016, Paoletti a i. (C-218/15, EU:C:2016:748, body 13 až 15 a citovaná judikatúra).

101. Z týchto dôvodov navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prvú prejudiciálnu otázku, a pokiaľ by Súdny dvor nasledoval môj návrh na odpoveď na túto otázku, zostávajúce položené prejudiciálne otázky by sa stali do značnej miery nadbytočnými.

102. Na úvod je potrebné pripomenúť, že na prejednávanú vec sa nepoužijú smernice o poistení motorových vozidiel. Ako uviedla Komisia v písomnom vyjadrení a ako litovská vláda potvrdila na pojednávaní, nárok súvisiaci s predmetnou nehodou bol vysporiadaný na základe systému zelenej karty. Toto skutkové zistenie musí overiť vnútroštátny súd. Avšak vzhľadom na absenciu skutočností svedčiacich o opaku zastávam názor, že na položenú otázku je potrebné odpovedať len s ohľadom na vnútorné predpisy.

103. Vnútorné predpisy však neupravujú procesné podmienky, za ktorých môže národná kancelária poisťovateľov, ktorá vstupuje do práv inej národnej kancelárie poisťovateľov, podať takú žalobu, ako bola podaná v konaní vo veci samej. Uvedené predpisy sa týkajú vzťahov medzi príslušnými národnými kancelárkami poisťovateľov.

104. Z toho vyplýva, že procesné a hmotnoprávne pravidlá týkajúce sa takej žaloby o náhradu škody, ako je regresný nárok uplatnený žalobkyňou v konaní vo veci samej, sa budú v celom rozsahu riadiť vnútroštátnym právom členského štátu, v ktorom bola žaloba podaná.

105. Ako som však objasnil vyššie v časti B týchto návrhov, vnútorné predpisy boli inkorporované do rozhodnutia Komisie. Stali sa tak súčasťou právneho poriadku Únie. Navyše vzhľadom na to, že plnia funkciu nástroja uľahčujúceho voľný pohyb osôb, a teda v celom rozsahu spadajú do jeho pôsobnosti, uplatnia sa minimálne požiadavky stanovené v Charte. Práve v tomto kontexte pristupujem k odkazu na článok 47 Charty (právo na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý proces), ktorý vnútroštátny súd uviedol v prvej otázke.

106. Je teda potrebné zabezpečiť, aby súdne vymáhanie nárokov vzniknutých podľa vnútorných predpisov bolo v súlade s minimálnymi procesnými zárukami zakotvenými v Charte. Tieto záruky sa uplatnia nielen na poškodených pri dopravných nehodách, ale aj na osoby, ktoré sú údajne zodpovedné za tieto nehody a uplatnili sa voči nim súvisiace nároky na náhradu škody. Vyvážený prístup je o to dôležitejší za takých okolností ako v konaní vo veci samej, keď zodpovednosť za predmetnú nehodu podľa všetkého nesú spoločne obaja vodiči.

107. Na základe horizontálneho porovnania obsahujú smernice o poistení motorových vozidiel pravidlá – hoci nie veľmi prepracované – regresného nároku orgánu pre náhradu škody voči osobe zodpovednej za nehodu, ktorou sa poškodenému spôsobila škoda mimo štátu jeho bydliska.<sup>58</sup>

108. Aj keď sa prejednávaná vec netýka takejto situácie,<sup>59</sup> ťažko sa možno domnievať, že by sa minimálne procesné záruky, ktoré sa v takomto prípade uplatnia, nemali vykladať konzistentne v prípade regresných nárokov uplatnených v iných konaniach, ako je konanie vo veci samej.

109. S prihliadnutím na prepojenosť smerníc o poistení motorových vozidiel so systémom zelenej karty v rámci Únie zastávam názor, že by osobám zodpovedným za nehody mala byť zaručená všeobecná minimálna procesná ochrana v zmysle článku 47 Charty. Ak sa takáto ochrana poskytuje v rámci jedného systému, druhý systém by sa nemal v rámci právneho poriadku Únie vyvíjať izolovane.

110. Aká minimálna ochrana by sa mala vzhľadom na vyššie uvedené a s ohľadom na uvedené úvahy vyžadovať, pokiaľ ide o také uplatnenie regresného nároku ako v konaní vo veci samej?

58 — Toto pravidlo vložila štvrtá smernica (pozri články 20 až 26 konsolidovanej smernice).

59 — Skutočnosti uvádzané vnútroštátnym súdom nenaznačujú, že by pánovi Florosovi vznikla škoda mimo územia členského štátu, v ktorom má bydlisko.

111. Nárok v konaní vo veci samej je podľa všetkého nárokom na náhradu škody z mimozmluvnej/deliktuálnej zodpovednosti. Z hľadiska procesných záruk právo účastníkov konania na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý verejný proces v zmysle článku 47 Charty v zásade znamená,<sup>60</sup> že spolužalovaní musia mať možnosť napadnúť tvrdenie o zodpovednosti a výške škody, ktorá sa má nahradiť. Túto možnosť treba poskytnúť buď v súdnom konaní v členskom štáte nehody (pokiaľ sa takéto konanie začalo), alebo v súdnom konaní v členskom štáte, v ktorom sa uplatnil regresný nárok.

112. S týmito požiadavkami by nebolo zlučiteľné, keby sa voči osobe považovanej za zodpovednú za nehodu automaticky vynucovalo plnenie dohody o urovaní dosiahnutej v členskom štáte nehody, na ktorej sa dotknutá osoba nezúčastnila. K tomu istému záveru treba dospieť tak v prípade, že by takéto situácie boli označené za *res inter alios acta*<sup>61</sup>, ako aj v prípade, že by sa na ne nazeralo z pohľadu súvisiaceho konceptu relatívnych účinkov zmluvy (*privity of contract*).<sup>62</sup> Inými slovami uplatnenie regresnej náhrady škody na základe systému zelenej karty nemôže fungovať na báze vzájomného uznávania.<sup>63</sup> Zo skutočností obsiahnutých v spise je však zrejmé, že práve takýto prístup bol prijatý v prvostupňovom rozsudku v konaní vo veci samej.

113. Presné podrobnosti procesných záruk, ktoré sa musia uplatniť vo vzťahu k takým osobám, ako sú spolužalovaní v konaní vo veci samej, musia upraviť členské štáty. Avšak to, že jedna kancelária poisťovateľov len informovala druhú kanceláriu v inom členskom štáte, že predmetná náhrada škody bola vyplatená na základe vnútorných predpisov, nemožno považovať za dostatočný dôkaz zodpovednosti, teda ani výšky škody, ktorej náhrada sa má poskytnúť. Dôkaz na podporu regresného nároku uplatneného národnou kanceláriou poisťovateľov voči osobe, ktorá sa považuje za zodpovednú za dopravnú nehodu, v členskom štáte, v ktorom bolo vozidlo registrované, musí v celom rozsahu existovať na základe vnútroštátnych pravidiel tohto členského štátu upravujúcich zodpovednosť za škodu.

114. Stručne povedané: aj keď boli vnútorné predpisy inkorporované do právneho poriadku Únie rozhodnutím Komisie, nezavádzajú systém „vzájomného uznávania“. Otázku, ako sa rozhodne o prípadnom uplatnení regresného nároku, rieši vnútroštátne právo. Článok 47 Charty však vyžaduje, aby sa jednotlivcovi, ktorý sa považuje za zodpovedného za dopravnú nehodu, poskytol „priestor na obhajobu pred súdom“, pokiaľ zodpovednosť popiera. K tomu môže dôjsť v členskom štáte nehody alebo v členskom štáte, kde bol proti danému jednotlivcovi uplatnený regresný nárok. Právo na spravodlivý proces sa v žiadnom prípade nemôže vytratiť. Nemôže sa stratiť v dôsledku medzier v právnych systémoch.

## V. Návrh

115. Na základe uvedeného navrhujem, aby Súdny dvor na prvú prejudiciálnu otázku položenú Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Najvyšší súd, Litva) odpovedal takto:

Vnútorné predpisy Rady kancelárií, ktoré boli prijaté dohodou z 30. mája 2002 ako príloha rozhodnutia Komisie 2003/564/ES z 28. júla 2003 o uplatňovaní smernice Rady 72/166/EHS, pokiaľ ide o kontrolu plnenia povinnosti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel,

60 — V tomto zmysle pozri napríklad rozsudky z 28. februára 2013, Oscar Orlando Arango Jaramillo a i./EIB (C-334/12 RX-II, EU:C:2013:134, body 41 až 42); z 30. apríla 2014, FLSmidth (C-238/12 P, EU:C:2014:284, bod 112 a citovanú judikatúru), a z 25. mája 2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, body 44 a 45 a citovanú judikatúru).

61 — *Res inter alios acta alius neque nocere, neque prodesset potest*. Pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Ruiz-Jarabo Colomer vo veci Seagon/Deko Marty Belgium (C-339/07, EU:C:2008:575, bod 26 a poznámka pod čiarou 12).

62 — Pozri rozsudok zo 7. februára 2013, Refcomp SpA (C-543/10, ECLI:EU:C:2013:62, bod 16), týkajúci sa francúzskeho práva. Pozri tiež návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mazák vo veci Masdar (UK)/Komisia (C-47/07 P, EU:C:2008:342, bod 48).

63 — To možno prirovnať k systému podľa nariadenia č. 1215/2012. Uvedený systém predpokladá existenciu rozsudku, ktorý v zásade poskytuje záruku toho, že uplatniteľné procesné záruky boli dodržané. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. EÚ L 351, 2012, s. 1).

nemožno vykladať tak, že vyžadujú automatickú vykonateľnosť dohody o urovnaní, ktorá bola dosiahnutá bez účasti osoby považovanej za zodpovednú v členskom štáte, kde k nehode došlo, voči dotknutej osobe v členskom štáte, v ktorom bolo vozidlo registrované.

Skutočnosti zakladajúce akýkoľvek takýto regresný nárok uplatnený národnou kanceláriou poisťovateľov v členskom štáte, v ktorom bolo vozidlo registrované, voči osobe považovanej za zodpovednú za dopravnú nehodu, sa musia v celom rozsahu preukázať na základe vnútroštátnych pravidiel tohto členského štátu upravujúcich zodpovednosť za škodu, pričom sa musia dodržať najmä záruky stanovené v článku 47 Charty základných práv Európskej únie.