



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
JEANA RICHARDA DE LA TOUR
prednesené 15. decembra 2022¹

Vec C-618/21

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

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Okresný súd hlavného mesta Varšava, Poľsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Smernica 2009/103/ES – Článok 3 – Zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Povinné poistenie motorových vozidiel – Článok 18 – Priamy nárok – Rozsah – Určenie výšky náhrady škody – Hypotetické náklady – Možnosť podriaďiť zaplatenie náhrady škody určitým podmienkam – Predaj motorového vozidla“

I. Úvod

1. Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 18 smernice 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 zodpovednosti² v spojení s článkom 3 tejto smernice.

¹ Jazyk prednesu: francúzština.

² Ú. v. EÚ L 263, 2009. s 11.

2. Tento návrh bol podaný v rámci sporov medzi šiestimi vlastníkmi motorových vozidiel na jednej strane a poisťovateľmi občianskoprávnej zodpovednosti osôb zodpovedných za škodu spôsobenú *na* ich motorových vozidlách na strane druhej.

3. Táto vec ponúka Súdnemu dvoru príležitosť po prvýkrát spresniť, aký rozsah má priamy nárok poškodeného, ktorý žiada od poisťovne náhradu celej škody spôsobenej *motorovým vozidlom*.

4. V týchto návrhoch vysvetlím dôvody, pre ktoré sa domnievam, že právo Únie nebráni tomu, aby plnenie, ktoré má byť poskytnuté poisťovateľom, bolo výlučne peňažné, a že by došlo k narušeniu potrebného účinku smernice 2009/103, ak by priamy nárok poškodenej osoby mal byť obmedzený alebo vylúčený z dôvodu nevykonania skutočnej opravy poškodeného vozidla.

II. Právny rámec

A. Smernica 2009/103

5. Odôvodnenie 30 smernice 2009/103 stanovuje:

„(30) Právo uplatniť poistnú zmluvu a nárok na náhradu škody priamo voči poisťovacej spoločnosti je pre ochranu poškodeného pri každej nehode motorového vozidla veľmi dôležité. S cieľom uľahčiť účinnú a rýchlu likvidáciu škody a do maximálnej možnej miery sa vyhnúť nákladným súdnym konaniam by sa právo priameho konania voči poisťovacej spoločnosti poskytujúcej krytie osobe zodpovednej za spôsobenie škody malo stanoviť pre poškodených pri každej nehode motorového vozidla.“

6. Článok 3 tejto smernice s názvom „Povinnosť poistiť motorové vozidlo“ stanovuje:

„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 všetky vhodné 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 opatrení uvedených v prvom pododseku [odseku – *neoficiálny preklad*].

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

- a) podľa právnych predpisov platných v iných členských štátoch akúkoľvek škodu, ktorá je spôsobená na území týchto štátov;
- b) akúkoľvek škodu, ktorú utrpeli štátni príslušníci členských štátov počas priamej cesty medzi dvoma územiami, na ktorých platí zmluva, ak neexistuje žiadna kancelária národného poisťovateľa zodpovedného za územie, ktorým sa prechádza; v tomto prípade škoda bude pokrytá v súlade s právnymi predpismi o povinnom poistení platnými v členskom štáte, na území ktorého sa vozidlo obvykle nachádza.

Poistenie uvedené v prvom pododseku [odseku – *neoficiálny preklad*] povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví.“

7. Článok 18 tejto smernice s názvom „Právo na priame konanie“ stanovuje:

„Členské štáty zabezpečia, aby poškodené strany pri nehodách spôsobených vozidlom krytým poistením, ako je uvedené v článku 3, požívali priame právo na konanie voči poisťovacej spoločnosti kryjúcej zodpovednú osobu voči zodpovednosti za škodu.“

B. Poľské právo

8. Článok 363 § 1 kodeks cywilny (Občiansky zákonník) stanovuje:

„Škoda sa musí nahradiť podľa voľby poškodeného buď prinavrátením do pôvodného stavu, alebo zaplatením zodpovedajúcej peňažnej sumy. Ak by však prinavrátenie do pôvodného stavu nebolo možné alebo ak by predstavovalo pre dlžníka neprimerané ťažkosti alebo náklady, nárok poškodeného sa obmedzí na peňažnú náhradu.“

9. Článok 822 § 1 a 4 Občianskeho zákonníka stanovuje:

„§ 1 Poistnou zmluvou o občianskoprávnej zodpovednosti za škodu sa poisťovateľ zaväzuje zaplatiť podľa zmluvy náhradu škody spôsobenej tretím osobám, voči ktorým nesie zodpovednosť za škodu poistník alebo poistený.

...

§ 4 Oprávnený na náhradu škody, ktorá mu vznikla v dôsledku udalosti krytej poistením zodpovednosti za škodu, si môže svoj nárok uplatniť priamo voči poisťovateľovi.“

III. Skutkové okolnosti sporov vo veciach samých a prejudiciálne otázky

10. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Okresný súd hlavného mesta Varšava, Poľsko) prejednáva šesť sporov. Predmetom piatich z nich je odmietnutie poisťovateľov, ktorí sú žalovanými vo veci samej a kryjú občianskoprávnu zodpovednosť osoby zodpovednej za dopravnú nehodu, pri ktorej bola spôsobená škoda na motorových vozidlách, zaplatiť poškodeným osobám, žalobcom vo veci samej, ktorí si uplatnili svoj priamy nárok stanovený v článku 18 smernice 2009/103, náklady na opravu týchto vozidiel, ktoré nevynaložili. Vnútroštátny súd nazýva tieto náklady „hypotetické náklady na opravu“.

11. Šiesty spor sa odlišuje od predchádzajúcich len v tom, že škoda bola spôsobená pádom garážových dverí, pri ktorom bolo zničené motorové vozidlo žalobcu vo veci samej.

12. Tieto spory vyplývajú zo skutočnosti, že poškodené osoby žiadajú peňažnú náhradu za škodu spôsobenú na ich motorových vozidlách na základe vysokého odhadu nákladov na opravu (náhradné diely a práca), a nie na základe preukázaných nákladov na opravu, ktoré vynaložili, inak povedané za skutočne vynaložené náklady. Poisťovacie spoločnosti uvádzajú, že toto odškodnenie nemôže presahovať výšku skutočne vzniknutej škody vypočítanej podľa tzv. „rozdielovej“ metódy. Táto škoda musí zodpovedať rozdielu medzi hodnotou, ktorú by malo poškodené motorové vozidlo, ak by nedošlo k dopravnej nehode, a aktuálnou hodnotou tohto vozidla v jeho poškodenom alebo opravenom stave, hoci len čiastočne.

13. Vnútroštátny súd vysvetľuje, že podľa vnútroštátneho práva má náhrada škody za cieľ navrátiť majetku poškodenej osoby hodnotu, ktorú by mal, ak by škoda nevznikla, pričom neumožňuje tejto poškodenej osobe obohatiť sa.

14. V súlade s poľskou judikatúrou však súdy priznávajú náhradu škody spôsobenej na motorových vozidlách do výšky hypotetických nákladov na opravu, ktorej výška výrazne presahuje výšku škody spôsobenej na majetku poškodeného určenej podľa rozdielovej metódy. To isté platí v prípade predaja poškodeného motorového vozidla, ktoré poškodené osoby už nebudú môcť v budúcnosti opraviť.

15. Podľa vnútroštátneho súdu táto judikatúra, ktorú možno kritizovať v tom zmysle, že v istých prípadoch umožňuje poškodenému obohatiť sa, by mohla byť odôvodnená osobitnou ochranou obetí dopravných nehôd vyplývajúcou z práva Únie. Považuje teda za potrebné objasniť rozsah práv poškodenej osoby, ktoré vyplývajú z priameho nároku, ktorý si môže uplatniť voči poisťovacej spoločnosti.

16. Vnútroštátny súd v tejto súvislosti vysvetľuje, že existuje konflikt na jednej strane medzi týmto priamym nárokom v spojení so skutočnosťou, že podľa poľského práva poškodená osoba môže podať proti vinníkovi dopravnej nehody dve samostatné žaloby, a to žalobu na náhradu škody a žalobu na plnenie v naturáliách na prinavrátanie veci do stavu pred jej poškodením, a na druhej strane zásadou vyplývajúcou z poľského záväzkového práva, podľa ktorej plnením, ktoré poskytuje poisťovateľ zodpovednosti za škodu, je „platba“, teda peňažné plnenie.

17. Vnútroštátny súd sa teda pýta, či právo Únie bráni ustanoveniam vnútroštátneho práva, ktorých účinkom je pozbavenie poškodeného, ktorý si chce uplatniť priamy nárok voči poisťovní, jedného zo spôsobov náhrady škody, ktorý je stanovený vnútroštátnym právom, čo by malo vo všeobecnosti odrádzajúci účinok.

18. Vnútroštátny súd si tiež kladie otázku, či na účely zaručenia účinnosti nároku poškodeného podľa článku 18 smernice 2009/103 má táto osoba disponovať nárokom voči poisťovateľovi zodpovednosti za škodu vinníka dopravnej nehody na účely vyplatenia náhrady škody vo výške zodpovedajúcej nákladom potrebným na to, aby dal sám opraviť poškodené vozidlo, bez toho, aby od toho mohol ustúpiť. Náhrada škody by tak mohla byť založená na skutočných nákladoch na opravu.

19. Posledná otázka vnútroštátneho súdu sa týka situácie, v ktorej poškodené vozidlo už nemôže byť opravené, napríklad z dôvodu jeho predaja. Prikláňa sa k názoru, že náhrada škody poškodenej osoby musí zodpovedať len rozdielu medzi cenou, ktorú táto osoba získala za poškodené vozidlo, a cenou, ktorú by bola získala, ak by predala nepoškodené vozidlo.

20. Za týchto podmienok Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Okresný súd hlavného mesta Varšava) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 18 v spojení s článkom 3 [smernice 2009/103] vykladať tak, že bráni vnútroštátnym právnym predpisom, podľa ktorých poškodený, ktorý má priamy nárok na náhradu škody spôsobenej na svojom motorovom vozidle v súvislosti s prevádzkou motorových vozidiel voči poisťovní, v ktorej je poistený vinník dopravnej nehody v rámci poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, môže od poisťovne získať výlučne náhradu vo výške skutočnej a aktuálnej straty na svojom majetku,

teda rozdielu medzi hodnotou vozidla v stave pred nehodou a hodnotou poškodeného vozidla, zvýšeného o fakticky už vynaložené odôvodnené náklady na opravu vozidla a iné fakticky už vynaložené odôvodnené náklady súvisiace s nehodou, zatiaľ čo, ak by vymáhal náhradu škody priamo od vinníka nehody, mohol by podľa vlastnej voľby od neho požadovať namiesto náhrady – prinavrátanie vozidla do stavu pred poškodením (vykonanie opravy osobne vinníkom nehody alebo ním zaplatenou autoopravovňou)?

2. V prípade kladnej odpovede na predchádzajúcu otázku – má sa článok 18 v spojení s článkom 3 [smernice 2009/103] vykladať tak, že bráni vnútroštátnym právnym predpisom, podľa ktorých poškodený, ktorý má priamy nárok na náhradu škody spôsobenej na svojom motorovom vozidle v súvislosti s prevádzkou motorových vozidiel voči poisťovni, v ktorej je vinník dopravnej nehody poistený v rámci poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, môže od poisťovne namiesto náhrady vo výške skutočnej a aktuálnej straty na svojom majetku, teda rozdielu hodnoty vozidla v stave pred nehodou a hodnoty poškodeného vozidla, zvýšeného o fakticky už vynaložené odôvodnené náklady na opravu vozidla a iné fakticky už vynaložené odôvodnené náklady súvisiace s nehodou, získať iba sumy zodpovedajúce nákladom na prinavrátanie vozidla do stavu pred poškodením, zatiaľ čo, ak by vymáhal náhradu škody priamo od vinníka nehody, mohol by podľa vlastnej voľby od neho požadovať namiesto náhrady – prinavrátanie vozidla do stavu pred poškodením (a nie iba poskytnutie prostriedkov na tento účel)?
3. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku a zápornej odpovede na druhú otázku – má sa článok 18 v spojení s článkom 3 [smernice 2009/103] vykladať tak, že bráni vnútroštátnym právnym predpisom, podľa ktorých poisťovňa, na ktorú sa vlastník vozidla poškodeného v súvislosti s prevádzkou motorových vozidiel obrátil s požiadavkou o náhradu hypotetických nákladov, ktoré nevynaložil, ale ktoré by vynaložiť musel, ak by sa rozhodol pre prinavrátanie vozidla do stavu pred nehodou, môže:
 - a) podmieniť vyplatenie tejto náhrady tým, že poškodená osoba preukáže, že má skutočne v úmysle opraviť vozidlo konkrétnym spôsobom u konkrétneho automechanika, za konkrétnu cenu náhradných dielov a služieb a previesť finančné prostriedky na túto opravu priamo tomuto automechanikovi (prípadne predajcovi náhradných dielov potrebných na opravu) s výhradou vrátenia, ak by cieľ, na ktorý boli tieto prostriedky vyplatené, nebol uskutočnený, a ak to tak nie je, potom:
 - b) podmieniť vyplatenie tejto náhrady záväzkom spotrebiteľa, že v dohodnutom termíne preukáže, že využil vyplatené prostriedky na opravu vozidla, alebo ich vráti poisťovni, a ak to tak nie je, potom:
 - c) po vyplatení týchto prostriedkov s uvedením účelu vyplatenia (spôsobu ich použitia) a uplynutí potrebného času, počas ktorého mohol poškodený vozidlo opraviť – požadovať od poškodeného, aby preukázal vynaloženie týchto prostriedkov na opravu alebo aby ich vrátil

takým spôsobom, aby bola vylúčená možnosť poškodeného obohatiť sa na nehode?

4. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku a zápornej odpovede na druhú otázku – má sa článok 18 v spojení s článkom 3 [smernice 2009/103] vykladať tak, že bráni vnútroštátnym právnym predpisom, podľa ktorých poškodený, ktorý už nie je vlastníkom poškodeného motorového vozidla, keďže ho predal a prevzal zaň peniaze, a teda už nemôže toto vozidlo

opraviť – nemôže v dôsledku toho žiadať od poisťovne, v ktorej je poistený vinník nehody v oblasti poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, vyplatenie nákladov na opravu, ktorá by bola potrebná, aby bolo poškodené vozidlo prinavrátené do stavu pred poškodením, a jeho nárok je obmedzený na žiadanie náhrady od poisťovne vo výške skutočnej a aktuálnej straty na jeho majetku, teda rozdielu medzi hodnotou vozidla v stave pred nehodou a sumou získanou za predaj vozidla, zvýšeného o fakticky už vynaložené odôvodnené náklady na opravu vozidla a iné fakticky už vynaložené odôvodnené náklady súvisiace s nehodou?“

21. KP a RD Sp. z o.o., dve zo žalobkýň vo veci samej, SI SA, jedna zo žalovaných vo veci samej, poľská, česká a nemecká vláda, ako aj Európska komisia podali písomné pripomienky.

IV. Analýza

A. O prípustnosti

22. Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa zakladá na konštatovaní vnútroštátneho súdu, podľa ktorého „vnútroštátna právna úprava náhrady škody... ukladá poisťovacím spoločnostiam povinnosť zaplatiť poškodeným osobám takzvané hypotetické náklady za opravu poškodeného vozidla bez súvislosti s výkonom opravy (v budúcnosti), umožňujúc tak poškodeným osobám, ktoré si nechcú dať opraviť svoje vozidlo, zvýšiť v dôsledku vzniknutej škody hodnotu svojho majetku o rozdiel medzi nákladmi na opravu poškodeného vozidla a stratou hodnoty vozidla v dôsledku škôd, ktoré utrpelo – a to na náklady poisťovacích spoločností a okrem toho na náklady všetkých vlastníkov motorových vozidiel, ktorí platia príspevky na povinné poistenie“.

23. Vnútroštátny súd teda hľadá riešenie, ktoré by viedlo k náhrade škody, ktorej výška by čo najviac zodpovedala skutočným nákladom, ktoré by museli byť vynaložené poškodenými osobami. Tento súd uvádza, že tieto osoby si nemôžu u poisťovateľa uplatniť nárok na náhradu škody v naturáliách, ako by to mohli urobiť voči osobe zodpovednej za škodu.

24. Toto konštatovanie rozdielného režimu v poľskom práve medzi uvedenými dvoma nárokmi, ktoré majú k dispozícii osoby s nárokom na náhradu škody spôsobenej motorovým vozidlom, priviedlo vnútroštátny súd k otázke o rozsahu a dosahu práva na priame konanie poškodenej osoby stanoveného článkom 18 smernice 2009/103 na účely zabezpečenia jeho účinnosti. Za týchto podmienok je návrh na začatie prejudiciálneho konania prípustný.

25. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora pripomenutej vnútroštátnym súdom sa totiž návrh na začatie prejudiciálneho konania nemôže týkať rozsahu náhrady škody, ktorý je v zásade upravený vnútroštátnym právom.³

26. Okrem toho treba pripomenúť, že zo samotného znenia článku 267 ZFEÚ vyplýva, že prejudiciálna otázka musí byť „nevyhnutná“ na „vydanie rozhodnutia“ vnútroštátneho súdu vo veci, ktorú prejednáva.⁴

³ Pozri rozsudok z 10. júna 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, body 36 a 38, ako aj citovaná judikatúra).

⁴ Medzi sporom a ustanoveniami práva Únie, o ktorých výklad sa žiada, teda musí existovať taká spojitosť, aby tento výklad bol objektívne nevyhnutný na rozhodnutie, ktoré musí vnútroštátny súd prijať. Pozri uznesenie z 10. decembra 2020, OO (Prerušenie súdnej činnosti) (C-220/20, neuvěřeně, EU:C:2020:1022, bod 26).

27. Pokiaľ ide o prejednávajúcu vec, spomedzi šiestich vecí, o ktorých rozhoduje vnútroštátny súd, je predmetom jednej z nich náhrada škody spôsobená na motorovom vozidle garážovými dverami.

28. Predmetom smernice 2009/103 však zjavne nie je zaručiť zodpovednosť za škodu, pokiaľ škoda nebola spôsobená motorovým vozidlom.⁵ Smeruje totiž k zavedeniu osobitnej ochrany poškodených osôb z dôvodu závažnosti materiálnej škody alebo telesnej ujmy, ktoré tieto osoby môžu utrpieť z dôvodu nebezpečnosti motorového vozidla, ktorá je vlastná jeho konštrukcii a funkcii.

29. Okrem toho článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 stanovuje, že každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 tejto smernice všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú *prevádzkou vozidiel* obvykle sa nachádzajúcich na jeho území, je krytá poistením.

30. Je pravda, že pojem „prevádzka vozidiel“, čo je samostatný pojem práva Únie, Súdny dvor vykladal najmä s ohľadom na kontext tohto článku 3 prvého odseku⁶ pri zohľadnení toho, že cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami je cieľom, ktorý normotvorca Únie konštantne sledoval a posilňoval.⁷

31. Súdny dvor tak rozhodol, že článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „prevádzka vozidiel“, ktorý je v ňom uvedený, nie je obmedzený na situácie v cestnej premávke, teda na premávku na verejnej komunikácii, ale pod tento pojem patrí akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou dopravného prostriedku.⁸

32. Súdny dvor v tejto súvislosti spresnil, že motorové vozidlo je používané v súlade s jeho obvyklou funkciou dopravného prostriedku, keď jazdí, ale v zásade aj počas jeho parkovania medzi dvoma jazdami.⁹

33. Súdny dvor z toho vyvodil, že pojem „prevádzka vozidiel“ uvedený v článku 3 prvom odseku smernice 2009/103 sa vzťahuje na situáciu, v ktorej sa vznietilo *vozidlo* používané v súlade s jeho funkciou dopravného prostriedku, *zaparkované v súkromnej garáži* budovy, čím *vyvolalo požiar, ktorého príčinou bol elektrický skrat tohto vozidla*¹⁰. To platí aj v prípade, ak nehoda vznikla *únikom oleja, ku ktorému došlo z dôvodu mechanického stavu predmetného zaparkovaného vozidla*¹¹.

34. Dôsledkom toho sú z pojmu „prevádzka vozidiel“ v zmysle článku 3 prvého odseku smernice 2009/103 jasne vylúčené situácie, v ktorých nehoda nebola spôsobená chodom alebo technickým nedostatkom vozidla.

⁵ Pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. júna 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, ďalej len „rozsudok Línea Directa Aseguradora“, EU:C:2019:517, bod 45).

⁶ Pozri rozsudok Línea Directa Aseguradora (bod 32).

⁷ Pozri rozsudok z 20. mája 2021, K.S. (Náklady na odtiahnutie poškodeného vozidla) (C-707/19, EU:C:2021:405, bod 27 a citovaná judikatúra).

⁸ Pozri rozsudok Línea Directa Aseguradora (body 35 a 36). Pozri tiež znenie článku 1 bodu 1a) smernice 2009/103, vloženého smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/2118 z 24. novembra 2021, ktorou sa mení smernica 2009/103 (Ú. v. EÚ L 430, 2021, s. 1). Táto smernica musí byť podľa jej článku 2 prebratá najneskôr 23. decembra 2023.

⁹ Pozri rozsudok Línea Directa Aseguradora (bod 42).

¹⁰ Pozri rozsudok Línea Directa Aseguradora (bod 48).

¹¹ Pozri uznesenie z 11. decembra 2019, Bueno Ruiz a Zurich Insurance (C-431/18, neuvverejnené, EU:C:2019:1082, body 42 až 45).

35. Súdny dvor okrem toho rozhodol, že na to, aby bolo motorové vozidlo vylúčené z povinnosti poistenia stanovenej v tomto ustanovení, je nevyhnutné, aby bolo v súlade s uplatniteľnou vnútroštátnou právnou úpravou oficiálne vyradené z prevádzky.¹²

36. Je teda nepochybné, že pôsobnosť smernice 2009/103, tak ako ju vykladá Súdny dvor, je obmedzená na povinnosť poistenia zodpovednosti za škodu, ktorú môže spôsobiť motorové vozidlo.

37. Tento výklad nemôže byť spochybnený tvrdením vnútroštátneho súdu, podľa ktorého by mal v podstate zabezpečiť rovnosť zaobchádzania v oblasti poistenia zodpovednosti za škodu, čo by odôvodňovalo podanie návrhu na Súdny dvor v rámci sporu týkajúceho sa náhrady škody spôsobenej na vozidle garážovými dverami.

38. Navrhujem preto, aby Súdny dvor dospel k záveru, že návrh na začatie prejudiciálneho konania je z tohto hľadiska neprípustný.

39. Pokiaľ ide o prípustnosť položených otázok, nepovažujem za odôvodnené domnievať sa, ako tvrdí poľská vláda, že prvé dve prejudiciálne otázky, od ktorých závisia ďalšie dve otázky, majú hypotetický charakter. Táto vláda uvádza, že vo veciach samých sa žalobcovia domáhajú iba zaplata peňažnej náhrady. Vnútroštátny súd sa však pýta práve na toto obmedzenie spôsobov náhrady škody vzniknutej pri dopravných nehodách. Hoci to právo Únie neukladá, vnútroštátny súd sa domnieva, že môže oprávnene zamietnuť návrhy podané na základe ohodnotenia výšky nákladov.

40. Za týchto podmienok navrhujem, aby sa Súdny dvor zaoberal prejudiciálnymi otázkami v celom rozsahu a aby vychádzal z toho, že vnútroštátny súd sa ho v podstate pýta, či sa článok 18 smernice 2009/103 má vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá stanovuje iba zaplata peňažnej náhrady poškodeným osobám v prípade uplatnenia ich priameho nároku voči poisťovni kryjúcej zodpovednosť za škodu osoby zodpovednej za nehodu spôsobenú motorovým vozidlom, s možnosťou neodôvodnenia skutočných nákladov na opravu v prípade škody spôsobenej na inom motorovom vozidle.

B. O veci samej

41. Návrh na začatie prejudiciálneho konania vedie Súdny dvor k definovaniu predmetu priameho nároku stanoveneho v článku 18 smernice 2009/103.

42. Vnútroštátny súd sa konkrétne pýta, či tento priamy nárok smeruje k dosiahnutiu toho, aby bola poisťovateľovi (a nie osobe zodpovednej za škodu) uložená povinnosť poskytnúť poškodenej osobe ako náhradu za utrpenú škodu plnenie, ktoré má povinnosť zaplatiť osoba zodpovedná za túto škodu, alebo k dosiahnutiu toho, aby bola poisťovateľovi uložená povinnosť priamo poskytnúť poškodenej osobe plnenie stanovené v poistnej zmluve.

¹² Pozri rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, bod 58).

43. V prvom rade považujem za vhodné pripomenúť, že právo priameho konania poškodenej osoby bolo zavedené smernicou 2000/26/ES¹³, ktorá patrí medzi štyri smernice kodifikované smernicou 2009/103¹⁴.

44. Toto právo bolo zavedené v nasledujúcom kontexte, opakovane pripomenutom Súdny dvorom:

- od každého členského štátu sa požaduje, aby vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku prijal všeobecnú povinnosť poistenia motorových vozidiel, a
- každý členský štát má povinnosť zabezpečiť, aby s výhradou uplatnenia výnimiek stanovených smernicou 2009/103 bolo každé vozidlo obvykle sa nachádzajúce na jeho území kryté zmluvou uzavretou s poisťovňou s cieľom zabezpečiť ručenie za zodpovednosť za škodu spôsobenú uvedeným vozidlom minimálne v rozmedzí stanovenom právom Únie.¹⁵

45. V rámci neustále sa zvyšujúcej ochrany osôb poškodených pri dopravných nehodách smernica 2000/26 stanovila v prospech týchto osôb právo na priame konanie voči poisťovni zodpovednej osoby alebo proti jej zástupcovi v štáte pobytu poškodenej osoby.¹⁶ Cieľom bolo zlepšiť právne postavenie obetí dopravnej nehody mimo štátu ich pobytu¹⁷ a harmonizovať práva členských štátov, ktoré, pokiaľ ide o niektoré z nich, nepoznali právo na uplatnenie si nároku priamo voči poisťovateľovi zodpovednej osoby.¹⁸

46. Smernica 2005/14/ES¹⁹ rozšírila toto právo priameho konania na všetkých poškodených pri nehodách spôsobených motorovými vozidlami, a to s cieľom uľahčiť účinnú a rýchlu likvidáciu škody a vyhnúť sa v maximálnej možnej miere nákladným súdnym konaniam.²⁰

47. Tento cieľ bol znovu stanovený smernicou 2009/103, ktorá pripomína význam zabezpečenia porovnateľného zaobchádzania s poškodenými účastníkmi nehôd spôsobenými prevádzkou motorových vozidiel, bez ohľadu na to, kde presne na území Únie došlo k nehode.²¹

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 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 (Štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel) (Ú. v. ES L 181, 2000, s. 65; Mím. vyd. 06/003, s. 331).

¹⁴ Pozri odôvodnenie 1 tejto smernice. Judikatúru týkajúcu sa týchto skorších smerníc možno teda uplatniť na výklad rovnocenných ustanovení uvedenej smernice. Pozri najmä rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, bod 35).

¹⁵ Pozri rozsudok z 10. júna 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, body 25 a 26, ako aj citovaná judikatúra).

¹⁶ Pozri, pokiaľ ide o legislatívnu históriu tejto smernice, správu Európskeho parlamentu o spoločnom návrhu, ktorý schválil zmierovací výbor, smernice Európskeho parlamentu a Rady 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 (Štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel) [C5-0155/2000 – 1997/0264(COD)] (Final A5-0130/2000), k dispozícii na tejto internetovej stránke: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf, s. 6. Pozri tiež PAILLER, P.: *Manuel de droit européen des assurances*. Bruxelles: Bruylant, 2022, 2. vyd., predovšetkým bod 263, s. 273.

¹⁷ Pozri odôvodnenia 8 až 14 smernice 2000/26.

¹⁸ Pozri v tejto súvislosti článok 9 Dohovoru o práve použiteľnom na dopravné nehody, uzatvoreného v Haagu 4. mája 1971. Pozri tiež dôvodovú správu, ktorú vypracoval Eric W. Essén, k dispozícii na tejto internetovej stránke: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, predovšetkým s. 214.

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 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 2000/26 (Ú. v. EÚ L 149, 2005, s. 14). Táto smernica dodala do smernice 2000/26 odôvodnenie 16a, v ktorom, pokiaľ ide o právo poškodenej osoby začať súdne konanie proti poisťovni na súde v členskom štáte svojho bydliska, normotvorca Únie odkázal na článok 9 ods. 1 písm. b) a článok 11 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o súdnej právomoci, uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. ES L 12, 2001, s. 1; Mím. vyd. 19/004, s. 42). V tejto súvislosti pozri rozsudok z 13. decembra 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, bod 29).

²⁰ Pozri odôvodnenie 21 tejto smernice.

²¹ Pozri odôvodnenie 20 tejto smernice, ako aj rozsudok z 20. mája 2021, K.S. (Náklady na odtiahnutie poškodeného vozidla) (C-707/19, EU:C:2021:405, bod 27 a citovaná judikatúra).

V odôvodnení 30 tejto smernice bola zopakovaná definícia práva na priame konanie voči poisťovacej spoločnosti kryjúcej občianskoprávnou zodpovednosť osoby zodpovednej za nehodu spôsobenú motorovým vozidlom, ktorá bola uvedená v odôvodnení 21 smernice 2005/14.

48. V druhom rade treba zdôrazniť, že toto právo je definované podľa tohto odôvodnenia ako „právo uplatniť poisťnú zmluvu a nárok na náhradu škody priamo voči poisťovacej spoločnosti“.

49. Z toho vyplýva, že pokiaľ si povinné poistné krytie uplatňuje priamo poškodená osoba, ktorá vykonáva právo, na ktoré má nárok podľa článku 18 smernice 2009/103, poisťovňa zaručuje občianskoprávnou zodpovednosť osoby zodpovednej za škodu v medziach zmluvy uzatvorenej s touto osobou.²² Na základe toho sú finančné následky zodpovednosti za škodu kryté, aj keby sa poistený osobne ujal opráv, ako aj v prípade ujmy na zdraví.²³

50. Keďže práva poškodenej osoby vyplývajú výlučne z poisťnej zmluvy²⁴ alebo, inými slovami, vychádzajú z práv poisteného, môžu viesť len k tomu, že poškodenému sa prizná náhrada škody, a to taká, ktorú by bol poistený oprávnený žiadať od poisťovne, ak by sám uspokojil nárok poškodeného, v medziach zmluvy, ktorú uzatvorili. Tento výsledok je v súlade s činnosťou poisťovne, ako to zdôrazňuje nemecká vláda.

51. Viacero ďalších skutočností podporuje tento výklad. Po prvé právo na priamy nárok poškodeného zodpovedá cieľu rýchleho odstránenia následkov nehôd a patrí do rámca poistenia motorových vozidiel, pri ktorom normotvorca zdôraznil osobitný význam pre európskych občanov pohybujúcich sa v Únii, ako aj pre poisťovacie spoločnosti.²⁵ Tento aspekt otázky v cezhraničných situáciách je podľa mňa správne zdôraznený Komisiou a nemeckou vládou a svedčí proti uloženiu poskytnutia náhrady škody v naturáliách.

52. Po druhé zásada peňaznej náhrady vyplýva z článku 22 smernice 2009/103 s názvom „Postup pri náhrade škody“, ktorý definuje povinnosti poisťovne, ktorej poškodená osoba adresovala žiadosť o náhradu škody. Táto zásada môže byť tiež vyvodená z toho, že normotvorca Únie stanovil minimálne výšky poistného krytia,²⁶ ktoré predstavujú základnú záruku ochrany poškodených.²⁷

53. Po tretie poisťovne sú povinné nahradiť škodu poškodenej osobe, aby zabezpečili účinnosť práva na náhradu škody a chránili ju tak najmä pred rizikom platobnej neschopnosti osoby zodpovednej za škodu.²⁸

²² Treba uviesť, že táto povinnosť má účinky bez ohľadu na neplatnosť poisťnej zmluvy vyplývajúcu z pôvodných nepravdivých vyhlásení poistníka. Pozri v tejto súvislosti rozsudok z 20. júla 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, bod 27).

²³ Pozri článok 3 posledný odsek smernice 2009/103, tak ako ho vykladá Súdny dvor. Pozri rozsudok z 23. januára 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, body 33 až 35, ako aj citovaná judikatúra). Pokiaľ ide o poľské právo, pozri rozsudok z 21. decembra 2021, Skarb Państwa (Poistenie motorových vozidiel) (C-428/20, EU:C:2021:1043, bod 16.)

²⁴ Pozri rozsudok z 21. januára 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, body 54 a 58).

²⁵ Pozri odôvodnenie 2 smernice 2009/103.

²⁶ Pozri článok 9 smernice 2009/103 a rozsudok z 10. júna 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 41).

²⁷ Pozri odôvodnenie 12 smernice 2009/103, a najmä rozsudok z 21. januára 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 39).

²⁸ Pozri okrem toho v prípade, že nebola splnená povinnosť poistiť motorové vozidlo, ktoré bolo účastníkom nehody, rozsudok z 29. apríla 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, bod 56), na pripomenutie cieľa ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených motorovými vozidlami, ktorý treba sledovať pri výklade ustanovení smernice 2009/103.

54. Po štvrté analýza povinností poisťovne, voči ktorej bude poškodená osoba uplatňovať svoj priamy nárok na súde, by mala byť v súlade s ustanoveniami práva Únie týkajúcimi sa právomoci súdov²⁹ a práva uplatniteľného³⁰ v cezhraničnej situácii, ako aj s režimom regresného nároku, ktorý si bude môcť uplatniť poisťovateľ.³¹

55. V tomto kontexte nepovažujem za možné vykladať článok 18 smernice 2009/103 v tom zmysle, že od poisťovateľa sa dá vyžadovať náhrada škody v naturáliách, ktorú by poškodená osoba mohla získať podľa vnútroštátneho práva od osoby zodpovednej za nehodu. Ide práve o to nezamieňať si priamy vzťah medzi poškodeným a poisťovateľom s tým, ktorý existuje medzi poškodeným a osobou zodpovednou za nehodu.

56. Domnievam sa preto, že tento článok 18 sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá stanovuje iba zaplatenie peňažnej náhrady poškodeným osobám v prípade uplatnenia ich priameho nároku voči poisťovacej spoločnosti kryjúcej občianskoprávnu zodpovednosť osoby zodpovednej za nehodu spôsobenú motorovým vozidlom, a to bez ohľadu na povahu nahraditeľnej škody.

57. Okrem toho treba dodať ďalšie úvahy na účely toho, aby sa v celom rozsahu odpovedalo na otázky vnútroštátneho súdu, ktorý chce stanoviť náhradu škody poškodenej osoby, ktorá si uplatnila svoj priamy nárok, čo možno najbližšie k skutočne vynaloženým nákladom.³²

58. Z ustálenej judikatúry vyplýva, že rozsah náhrady škody je v zásade upravený vnútroštátnym právom.³³

59. Prináleží preto príslušným orgánom zabezpečiť vo vnútroštátnom práve účinnosť priameho nároku poškodenej osoby.

60. V tejto súvislosti systém opísaný v písomných pripomienkach KP a SI, podľa ktorého poisťovne môžu zaviesť systém platby tretími osobami autoopravovni, ktorým sa vyplatí náhrada, na ktorú má nárok poškodená osoba,³⁴ podľa mňa spĺňa požiadavku jej ochrany vyplývajúcu zo smernice 2009/103, ak sa to uskutoční na základe voľby poškodenej osoby.

²⁹ Pozri rozsudok z 13. decembra 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, bod 29), a pokiaľ ide o 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), rozsudok z 30. júna 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, body 30, 32, 45, 49, 50, 53 a 54, ako aj citovaná judikatúra).

³⁰ Zo znenia ani z cieľov smernice 2009/103 nevyplýva, že táto smernice smeruje k stanoveniu kolíznych noriem, ako to pripomenul Súdny dvor v rozsudku z 21. januára 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 40). Pozri tiež body 47 až 54 tohto rozsudku týkajúce sa podmienok uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (RÍM I) (Ú. v. EÚ L 177, 2008, s. 6) a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 z 11. júla 2007 o rozhodnom práve pre mimozmluvné záväzky (RÍM II) (Ú. v. EÚ L 199, 2007, s. 40). Okrem toho pozri, pokiaľ ide o povinnosť uplatniť Dohovor o práve použiteľnom na dopravné nehody, uzavretý v Haagu 4. mája 1971, najmä rozsudok z 24. októbra 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, bod 36), ako aj pripomienky, ktoré o ťažkostiach v tejto súvislosti uviedol generálny advokát Wahl vo svojich návrhoch vo veci Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, bod 36).

³¹ Pozri napríklad rozsudok z 21. januára 2016, ERGO Insurance a Gjensidige Baltic (C-359/14 a C-475/14, EU:C:2016:40, bod 56).

³² Pozri body 18 a 19, ako aj 22 a 23 vyššie.

³³ Pozri bod 25 vyššie. Pozri tiež napríklad rozsudok z 23. januára 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, bod 43).

³⁴ Pozri napríklad rozsudok z 21. októbra 2021, T. B. a D. (Právomoc vo veciach poistenia) (C-393/20, neuvverejnený, EU:C:2021:871, body 17 a 18).

61. Zdá sa mi preto zbytočné snažiť sa dosiahnuť prostredníctvom výkladu pôsobnosti článku 18 smernice 2009/103 riešenie ťažkostí pri súdnych sporoch uvádzaných vnútroštátnym súdom,³⁵ pridávajúcich sa k nespravodlivosti, na ktorú tento súd poukazuje z dôvodu obohatenia sa poškodenej osoby.³⁶

62. Vnútroštátna právna úprava však nesmie zbaviť potrebného účinku priamy nárok poškodenej osoby stanovený článkom 18 smernice 2009/103.³⁷ To by bol však podľa mňa prípad, ak by náhrada škody poškodenej osoby, ktorá si uplatňuje svoj priamy nárok, buď bola vylúčená alebo obmedzená z dôvodu nevykonania opravy poškodeného vozidla alebo jeho predaja, alebo z dôvodu, že poisťovňa ukladá poškodenej osobe povinnosť žiadať opravu vozidla od poisteného.

V. Návrh

63. Na základe všetkých predchádzajúcich úvah navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré mu položil Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Okresný súd hlavného mesta Varšava, Poľsko), takto:

Článok 18 smernice 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

sa má vykladať v tom zmysle, že:

- nebráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá stanovuje iba zaplatenie peňažnej náhrady poškodeným osobám v prípade uplatnenia ich priameho nároku voči poisťovacej spoločnosti kryjúcej občianskoprávnu zodpovednosť za škodu osoby zodpovednej za nehodu spôsobenú motorovým vozidlom, a to bez ohľadu na povahu nahraditeľnej škody,
- potrebný účinok priameho nároku poškodenej osoby by bol narušený, ak by mal byť tento nárok obmedzený alebo vylúčený z dôvodu nevykonania skutočnej opravy poškodeného vozidla.

³⁵ Vnútroštátny súd uvádza, že poľská právna úprava pripomenutá v bode 14 vyššie vedie poisťovateľov k tomu, aby sa systematicky zdržali dobrovoľného zaplatenia náhrady škody v súlade s ňou na účely presvedčenia súdov, aby zmenili líniu v judikatúre, a to zaplatením „náhrady za hypotetické náklady“, ale vypočítaním ich výšky svojvoľným spôsobom, predpokladajúc, že v tomto prípade stačí vo výpočte použiť ceny náhradných dielov nižšej kvality alebo rôzne odpočítania, zníženia, odpisy atď., v dôsledku čoho je väčšina vecí predkladaná súdom, čo zvyšuje ich pracovné zaťaženie.

³⁶ Pozri bod 15 vyššie.

³⁷ Súdny dvor tiež rozhodol, že stanovenia vnútroštátneho práva, ktoré upravujú náhradu škody pri nehodách spôsobených prevádzkou vozidiel, nemôžu mať za následok zbavenie poškodeného práva na náhradu škody prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu, alebo neprimerané obmedzenie tohto práva. Pozri na pripomenutie týchto zásad rozsudky z 23. októbra 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, body 31 a 32); z 23. januára 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, bod 41, ako aj, na uplatňovanie v prejednávanej veci, body 44 a 45), a z 10. júna 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 44).