

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA

PAOLO MENGGOZZI

prednesené 6. septembra 2011¹

1. V Spojenom kráľovstve na rozdiel od väčšiny ostatných členských štátov Únie je všeobecne zaužívané, že zmluva o poistení vozidla, ktorá síce uvádza údaje poisteného vozidla, je v skutočnosti v podstate zmluvou o poistení viažucom sa na *osobu*, ktoré pokrýva škody spôsobené poistníkom a prípadne ďalšími osobami, ktoré sú v nej výslovne uvedené ako osoby oprávnené viesť príslušné vozidlo. V prípade nehody spôsobenej neoprávneným vodičom je poisťovateľ povinný tak, ako to vyžaduje právo Únie nahradiť poškodeným škodu, ale následne si môže túto náhradu škody vymáhať od poisteného, ktorý dovolil viesť motorové vozidlo neoprávnenému vodičovi.

vrátiť poisťovateľovi sumu, ktorú tento vyplatil poškodeným. To konkrétne znamená, že poistený nedostane od poisťovateľa nijaké odškodnenie, pretože suma, ktorú by mal dostať ako poškodený sa započíta so sumou, ktorú by mal vyplatiť poisťovateľovi ako „nedbanlivý“ poistník. Vnútroštátny súd sa pýta Súdneho dvora, či je takáto situácia v súlade s právom Únie.

I — Právny rámec

2. Prejednávaná vec súvisí s týmto osobitným systémom poistenia. Obidva spory, ktoré boli predložené na preskúmanie vnútroštátnemu súdu sa vyznačujú tým, že tá istá osoba, ktorá je poškodeným je zároveň poisteným, ktorý dovolil neoprávnenej osobe, ktorá spôsobila nehodu viesť motorové vozidlo. Ako poškodený má vo všeobecnosti nárok na náhradu škody. Ako poistený, ktorý dovolil viesť vozidlo osobe, ktorá nebola na to oprávnená môže byť podľa vnútroštátneho práva povinný

A — Právo Únie

3. Prejudiciálne otázky položené Súdnemu dvoru odkazujú na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu

1 — Jazyk prednesu: taliančina.

spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (ďalej len „smernica“)². Táto smernica nebola v čase skutkových okolností, o ktorých má rozhodnúť vnútroštátny súd ešte účinná. Ide však o smernicu, ktorá kodifikuje spojením do jedného textu právu úpravu obsiahnutú v štyroch predchádzajúcich smerniciach³ bez ich podstatných zmien. Z praktických dôvodov sa tiež budem odvolávať na kodifikované znenie, no vždy uvediem aj príslušné ustanovenia predchádzajúcich právnych predpisov.

4. Odôvodnenia č. 3⁴, č. 14⁵ a č. 15⁶ smernice znejú takto:

„(3) Každý členský štát by mal prijať opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie krytia zodpovednosti za škodu vzhľadom k používaniu vozidiel normálne sa nachádzajúcich na svojom území. Rozsah krytej zodpovednosti a podmienky poistného krytia budú stanovené na základe tých opatrení.

(14) Je potrebné urobiť opatrenia, aby orgán zaručil, že poškodený neostane bez náhrady škody v prípade, ak vozidlo, ktoré spôsobilo nehodu nie je poistené alebo identifikované....

(15) Je v záujme poškodených, aby boli účinky určitých výnimiek obmedzené na vzťah medzi poisťovateľom a osobou zodpovednou za nehodu. V prípade

2 — Ú. v. EÚ L 263, s. 11.

3 — Ide o (prvú) smernicu 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, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10), o druhú smernicu 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, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3), o tretiu smernicu 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, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249) a o smernicou 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 73/239/EHS a 88/357/EHS (štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel) (Ú. v. ES L 181, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331).

4 — Zodpovedajúce druhému odôvodneniu smernice 84/5/EHS.

5 — V uvedenej časti textu zhodné so šiestym odôvodnením smernice 84/5/EHS.

6 — Takmer zhodné so siedmym odôvodnením smernice 84/5/EHS.

odcudzených vozidiel alebo vozidiel získaných násilím však členské štáty môžu stanoviť, že náhrada škody bude uhradená vyššie uvedeným orgánom“.

zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistnej zmluve vydanéj v súlade s článkom 3, v prípadoch, ak vylučujú z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

5. Článok 3 smernice stanovuje všeobecnú povinnosť poistiť motorové vozidlá pre prípad zodpovednosti za škody, a to jednak za škody na majetku, ako aj za ujmy na zdraví.

a) osoby, ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené;

6. Článok 12 ods. 1⁷ smernice stanovuje:

...

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

Právne predpisy alebo ustanovenia uvedené v prvom pododseku písm. a) sa však môžu uplatniť voči osobám, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu alebo ujmu, v prípade keď poisťovateľ môže preukázať, že vedeli, že vozidlo bolo odcudzené.

7. Ten istý článok 12 ods. 3 druhý pododsek⁸, stanovuje, že „[t]ento článok sa nedotýka zodpovednosti za škodu, ani výšky náhrady škody“.

...“.

8. Článok 13 tejto smernice⁹ stanovuje toto:

„Každý členský štát prijme všetky vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že na účely uplatňovania článku 3 sa budú považovať za neplatné všetky právne predpisy alebo

9. Článok 10¹⁰ smernice upravuje prípady, v ktorých škodu spôsobilo nepoistené alebo neidentifikované vozidlo. Smernica stanovuje, že pre tieto prípady členské štáty zriadia alebo poveria orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť vyplatenie náhrady škody obetiam

7 — Zodpovedajúci článku 1 ods. 1 smernice 90/232/EHS.

8 — Zodpovedajúci článku 1a druhej vete smernice 90/232/EHS.

9 — V uvedenej časti textu zodpovedajúci článku 2 ods. 1 smernice 84/5/EHS.

10 — Zodpovedajúci článku 1 ods. 4 až 7 smernice 84/5/EHS.

nehôd. Tento článok v odseku 2 druhom pododseku stanovuje toto:

rozhodli dva rozdielne súdy, ktoré dospeli k opačným záverom.

„Členské štáty však môžu vylúčiť vyplatenie náhrady škody zo strany tohto orgánu, pokiaľ ide o osoby, ktoré dobrovoľne nastúpili do vozidla, ktoré zapríčinilo škodu alebo ujmu v prípade, keď orgán môže dokázať, že si boli vedomé, že nebolo poistené“.

B — Vnútroštátne právo

10. Vnútroštátnu právnu úpravu relevantnú pre túto vec predstavuje Road Traffic Act 1988 (zákon o cestnej premávke z roku 1988; ďalej len „RTA“). Vo svojom § 151 ods. 8 stanovuje najmä, že ak bol poisťovateľ povinný vyplatiť určitú sumu z dôvodu zodpovednosti osoby, na ktorú sa nevzťahuje poistenie, tento je oprávnený žiadať od poisteného, ktorý zapríčinil alebo povolil použitie vozidla, ktoré bolo príčinou vzniku škody vrátenie vyplatenej sumy.

II — Skutkové okolnosti a prejudiciálne otázky

11. Konanie prebiehajúce na vnútroštátnom súde vzniklo spojením dvoch vecí týkajúcich sa odvolaní podaných v rámci dvoch rozličných sporov, o ktorých na prvom stupni

12. Tieto dve veci sú čiastočne odlišné, majú však spoločné znaky, ktoré majú z právneho hľadiska zásadný význam. V oboch prípadoch poistená osoba dovolila viesť vozidlo – v jednom prípade motorku a v druhom prípade auto – osobe, ktorá nebola v poistnej zmluve uvedená ako osoba oprávnená viesť príslušné vozidlo a ktorá navyše nemala uzavretú nijakú poistnú zmluvu. V oboch prípadoch došlo k nehode, pri ktorej poistená osoba, ktorá sa viezla ako cestujúci utrpela ujmu na zdraví.

13. Dotknuté poisťovacie spoločnosti v oboch prípadoch odmietli týmto dvom poškodeným vyplatiť náhradu škody na základe možnosti, ktorú im priznáva § 151 ods. 8 RTA, vymáhať si od poisteného sumu vyplatenú za škody spôsobené neoprávnenou osobou, ktorej poistený dovolil použiť vozidlo. Podľa poisťovacích spoločností v prípadoch, akými sú prípady, o ktorých má rozhodnúť vnútroštátny súd povinnosť nahradiť poškodeným škodu a možnosť vymáhať si vrátenie vyplatenej sumy od poisteného navzájom kolidujú, pretože poškodený je zároveň aj osobou, od ktorej možno žiadať vrátenie vyplatenej sumy.

14. Za týchto okolností vnútroštátny súd, ktorý konštatoval možný rozpor s právom Únie prerušil konanie a položil Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

Predovšetkým:

„1. Majú sa článok 12 ods. 1 a článok 13 ods. 1 smernice [2009/103/ES] vykladať tak, že bránia vnútroštátnym ustanoveniam, ktorých účinkom je, pokiaľ ide o príslušnú vnútroštátnu právnu úpravu, vylúčiť z poistenia poškodeného pri dopravnej nehode, za týchto okolností:

a) nehoda bola spôsobená nepoisteným vodičom; a

b) poškodený dovolil nepoistenému vodičovi viesť vozidlo; a

c) poškodený bol cestujúcim vo vozidle v čase nehody; a

d) tento poškodený bol poistený viesť dotknuté vozidlo?

i) je takéto vnútroštátneho ustanovenie ustanovením, ktoré „vylučuje z poistenia“ v zmysle článku 13 ods. 1 smernice [2009/103/ES]?

ii) za okolností, ktoré nastali v prednáwanej veci, je povolenie [od poisťníka]¹¹ udelené nepoistenému „výslovným alebo nevýslovným oprávnením“ v zmysle článku 13 ods. 1 písm. a) smernice [2009/103/ES]?

iii) je odpoveď na túto otázku ovplyvnená skutočnosťou, že podľa článku 10 smernice [2009/103/ES] môžu vnútroštátne orgány, poverené vyplatením náhrady škody v prípade škody spôsobenej neidentifikovanými alebo nepoistenými vozidlami, vylúčiť z vyplatenia náhrady škody, pokiaľ ide o osoby, ktoré dobrovoľne nastúpili do vozidla, ktoré zapríčinilo škodu alebo ujmu v prípade, keď orgán môže

11 — V prejudiciálnej otázke sa odkazuje na „poisťovateľa“. Zdá sa však, že ide o chybu v písaní.

dokázať, že si boli vedomé toho, že vozidlo nebolo poistené?

bolo uvedené pri skúmaní uplatniteľných ustanovení, právo Únie sa nedotýka vnútroštátnych ustanovení členských štátov týkajúcich sa zodpovednosti za škodu a výšky náhrady škody.

2. Závisí odpoveď na prvú otázku od toho, či dotknuté povolenie

- a) bolo založené na skutočnej znalosti, že dotknutý vodič nebol poistený alebo
- b) bolo založené na domnienke, že vodič bol poistený alebo
- c) bolo udelené poisťníkom, ktorý sa týmto nezaoberal?“

16. Skúmanie právnych dôsledkov každej udalosti, pri ktorej vznikne škoda prevádzkou motorových vozidiel musí vo všeobecnosti pozostávať z dvoch štádií. V prvom štádiu treba určiť, či existuje zodpovednosť za škodu. Ak je zodpovednosť za škodu uznaná, treba pristúpiť k druhému štádiu skúmania, ktoré sa týka účasti poisťovacích spoločností. Právo Únie sa v zásade a bez toho, aby bola dotknutá povinnosť zabezpečiť potrebný účinok smernice zaoberá otázkou, ktorá sa týka len tohto druhého štádia¹². Navyše je potrebné uviesť, že rozlišovanie medzi dvomi štádiami môže v praxi predstavovať určité ťažkosti a nie je vylúčené, že Súdny dvor môže byť v budúcnosti vyzvaný, aby v tejto súvislosti poskytol ďalšie vysvetlenia.

III — O prvej prejudiciálnej otázke

A — Úvodné pripomienky

15. Treba zdôrazniť, že v prejednávanej veci sa nerieši otázka uznania zodpovednosti za škody spôsobené poškodeným osobám. Ako

17. Z obsahu otázok, ktoré v tejto veci položil vnútroštátny súd vyplýva, že sa týka presne tohto vyššie uvedeného druhého štádia. Otázka, na ktorú treba odpovedať sa netýka uznania zodpovednosti za škodu ale

12 — Pokiaľ ide o dva nedávne rozsudky, v ktorých Súdny dvor zaviedol nie vždy jednoduché rozlíšenie medzi ustanoveniami Únie o poistnom krytí a vnútroštátnymi ustanoveniami o zodpovednosti za škodu, pozri rozsudky zo 17. marca 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Zb. s. I-1821, ako aj z 9. júna 2011, Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, Zb. s. I-4955.

existencie a rozsahu povinnosti poisťovateľov vyplatiť sumy z dôvodu náhrady škody. Preto je nesporné, že odpoveď na otázky treba hľadať vo výklade ustanovení smernice, do pôsobnosti ktorých patrí prejednáváná vec.

poisteného sumu, ktorú vyplatili obetiam nehody. Keďže v tomto prípade je poistený zároveň aj poškodeným, nevyplatenie náhrady škody je podľa poisťovateľov len dôsledkom okamžitého vzájomného započítania sumy, ktorú majú vyplatiť poškodenému a sumy, ktorú si môžu vymáhať od „nedbanlivého“ poistníka¹³.

B — O prejudiciálnej otázke

18. Vnútroštátny súd sa svojou prvou otázkou v podstate pýta Súdneho dvora či sú vnútroštátne ustanovenia, ktoré umožňujú poisťovacej spoločnosti neuhradiť poškodenému nijakú náhradu škody, pokiaľ sú splnené tri nasledujúce podmienky: a) nehodu zapríčinilo vozidlo, ktoré riadila osoba, ktorá nie je poisteným vodičom; b) poškodený je poisteným; c) poistený dovolil viesť vozidlo nepoistenej osobe, zlučiteľné s právom Únie.

19. Na úvod treba zdôrazniť, že dotknuté poisťovacie spoločnosti uvádzajú skutkové okolnosti inak, ako ich uvádza vnútroštátny súd. Trvajú totiž na tom, že v prejednávanej veci sa nerieši otázka odmietnutia vyplatenia náhrady škody, či uznania poistného krytia. Jednoducho podľa vnútroštátnej právnej úpravy sú poisťovatelia, za osobitných okolností prípadu, oprávnení vymáhať si od

20. Vnútroštátny súd sa naopak domnieva, že takéto rozlišovanie je umelé a že vnútroštátnu právnu úpravu treba vykladať tak, že má – jednoducho – za následok, že poisťovňa nevyplatí obeti nehody náhradu škody.

21. Napriek tomu, že výklad vnútroštátneho práva prináleží vnútroštátnemu súdu som presvedčený, že odpoveď, ktorú treba dať v prejednávanej veci na otázky sa pri prijatí jedného alebo druhého z týchto dvoch práve popísaných prístupov podstatne nemení. Právo Únie v každom prípade bráni tomu, aby v prípadoch, ako v tých, ktoré boli predložené vnútroštátnemu súdu na posúdenie mohla byť obeť nehody vylúčená z vyplatenia akejkoľvek náhrady za utrpené škody.

13 — Len na okraj chcem uviesť, že takto predloženými skutkovými okolnosťami poisťovatelia konkludentne uznávajú, že v tomto prípade nejde o problém týkajúci sa zodpovednosti za škodu ale len o otázku súvisiacu s poistným krytím. Keby zodpovednosť za škodu nebola uznaná, poisťovatelia by mohli jednoducho odmietnuť vyplatiť náhradu škody už len na základe tejto okolnosti.

V nasledujúcich bodoch sa pokúsim poskytnúť k tomu vysvetlenie.

22. Ako bolo uvedené vyššie právna úprava Únie v oblasti zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel nemá za cieľ harmonizovať režimy zodpovednosti za škodu v členských štátoch. Sleduje užšie vymedzený, ale dvojaký cieľ, pretože smeruje na jednej strane k zabezpečeniu voľného pohybu vozidiel a osôb v nich prepravovaných a na druhej strane k zabezpečeniu porovnateľného zaobchádzania s obeťami nehôd bez ohľadu na to, kde k týmto nehodám došlo¹⁴. Inými slovami smernica síce, ako bolo uvedené, ponecháva vnútroštátnemu zákonodarcovi priestor pre voľnú úvahu pri úprave pravidiel o zodpovednosti za škodu, no zároveň vyžaduje, aby mali obeť nehôd v každom prípade zaručené rovnaké zaobchádzanie vo všetkých členských štátoch (to by si vyžadovalo aj harmonizáciu režimov zodpovednosti za škodu, ktorej sa chcel normotvorca naopak vyhnúť), alebo prinajmenšom „porovnateľné“ zaobchádzanie na celom území Únie. Nie je celkom jasné, či táto zásada smernice môže mať vplyv na mieru voľnej úvahy priznanú

štátom v oblasti zodpovednosti za škodu. V každom prípade, ako už bolo uvedené vyššie, otázka zodpovednosti za škodu prekračuje rámec tohto sporu.

23. Okolnosti, ktoré viedli v prejednávanej veci k sporu jasne spadajú pod prípad upravený v článku 13 ods. 1 písm. a) smernice. Poistovacie spoločnosti sa snažia obísť svoju povinnosť vyplatiť náhradu škody na základe zákonných alebo zmluvných ustanovení opierajúcich sa o okolnosť, že vodič vozidla nebol oprávnený na jeho vedenie. Podľa tohto článku 13 sú takéto ustanovenia nezlučiteľné s právom Únie¹⁵. Majiteľ vozidla/poistený, ktorý neriadil vozidlo je totiž na účely náhrady škody v každom prípade „tretou osobou“ chránenou vyššie uvedeným ustanovením. V prípade nehody sa totiž za „tretie osoby“ považujú všetky osoby okrem vodiča, ktorý zapríčinil nehodu¹⁶. Generálny advokát Geelhoed sa vyslovil v tom zmysle, že v tomto prípade „existujúci právny vzťah medzi poisteným a poisťovateľom sa prenesie na ťarchu toho, kto spôsobil škodu“¹⁷.

24. Judikatúra, ktorú preskúmam potvrdzuje a podporuje to, čo som práve uviedol.

14 — Rozsudky z 28. marca 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Zb. s. I-1829, body 13 a 14; zo 14. septembra 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Zb. s. I-6711, body 23 a 24, ako aj z 30. júna 2005, Candolin a i., C-537/03, Zb. s. I-5745, bod 17.

15 — V tejto súvislosti pozri tiež bod 42 a nasl. týchto návrhov.

16 — Pozri rozsudok Candolin a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 33.

17 — Bod 54 návrhov, ktoré 10. marca 2005 predniesol generálny advokát Geelhoed vo veci, ktorá viedla k vydaniu rozsudku Candolin a i., už citovanému v poznámke pod čiarou 14.

25. Vnútroštátny súd totiž správne uvádza, že okolnosti prípadov prejednávanych v tejto veci sú veľmi podobné s vecou Candolin a i., v ktorej v roku 2005 vydal Súdny dvor rozsudok¹⁸. V danom prípade fínska vnútroštátna právna úprava umožňovala poisťovateľom vylúčiť alebo obmedziť odškodnenie obetí nehody, ak mali tieto obeť účasť na vzniku škody. Vec Candolin a i. sa osobitne týkala viacerých osôb, vrátane majiteľa vozidla, ktoré nastúpili do vozidla hoci vedeli, že vodič bol pod vplyvom alkoholu.

26. Súdny dvor pri tejto príležitosti stanovil, že takúto vnútroštátnu právnu úpravu nemožno považovať za zlučiteľnú s právom Únie. Dôvodom toho je, že platné právo Únie vo všeobecnosti ukladá poisťovateľom povinnosť vyplatiť poškodeným náhradu škody a výslovne stanovuje určité výnimky z tejto povinnosti, ktoré sa musia vykladať zužujúco¹⁹. V dôsledku toho Súdny dvor stanovil, že vo všetkých prípadoch, ktoré nespádajú pod výnimky upravené smernicou musia byť poškodení, ktorí utrpeli ujmu v dôsledku nehody odškodnení.

27. Okolnosť, že majiteľ vozidla, ktorý sa viezol ako cestujúci je jedným z poškodených je za týchto okolností irelevantná. Jedinej osobe, ktorej smernica v zásade nepriznáva nárok na náhradu škody zo strany poisťovne je vodič, všetci cestujúci však musia byť odškodnení²⁰. Judikatúra Súdneho dvora preto uvádza, že okrem prípadov spadajúcich pod výnimky stanovené smernicou, obeť nehody majú *vždy* právo na odškodnenie zo strany poisťovne. Keďže je zjavné, že skutkové okolnosti prejednávanej veci nespádajú pod nijakú z výnimiek výslovne uvedenú v smernici, vyššie citovaný rozsudok Súdneho dvora vo veci Candolin a i. potvrdzuje, že obidve poistené osoby, ktoré dovolili viesť svoje vozidlo neoprávneným osobám majú v každom prípade nárok na odškodnenie ujmy, ktorú utrpeli.

28. Dalo by sa namietat, že vo veci, ktorá viedla k už citovanému rozsudku Candolin a i. Súdny dvor neuviedol, kto je osobou, ktorá uzavrela poisťnú zmluvu, čo je v prejednávanej veci naopak podstatnou skutkovou okolnosťou. Treba však uviesť, že táto skutočnosť sa z praktického hľadiska zdá byť bezvýznamná, pretože Súdny dvor výslovne uviedol, že *jediné rozlíšenie, ktoré pripúšťa smernica*, ak nejde o niektorý z uvedených

18 — Už citovaný v poznámke pod čiarou 14.

19 — Rozsudok Candolin a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 21.

20 — Rozsudok Candolin a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 14, body 31 až 33.

výnimočných prípadov, ktoré umožňujú vy-
lúčiť poistenie, je *rozlíšenie medzi vodičom
a cestujúcimi*, a že preto osoby okrem vodiča
sú na účely smernice „tretími osobami“, ktoré
majú nárok na náhradu škody. Nie je nijaký
dôvod predpokladať, že by sa skutkové okol-
nosti, z ktorých vychádza rozsudok Candolin
a i. líšili od typického modelu, keď je majiteľ
vozidla zároveň aj osobou, ktorá uzavrela po-
istnú zmluvu²¹. Nemožno nakoniec zabúdať
ani na to, že poistná zmluva sa vo väčšine
členských štátov, ako bolo uvedené, vzťahuje
len na poistenie vozidla a neuvádza sa v nej
osoba, ktorá je oprávnená na jeho vedenie.

správnosti – spočíva v tvrdení, že pri sto-
tožnení sa s výkladom Súdneho dvora sa
na cestujúcich, ktorí sú účastníkmi nehody
v prípade ako v prejednávanej veci na jednej
strane a na cestujúcich, ktorí vedome nastú-
pili do nepoisteného vozidla na strane druhej
uplatňuje rozdielne zaobchádzanie. Kým sa
totiž v prípade týkajúcom sa prejednávanej
veci musí na základe uplatnenia judikatúry
Candolin a i. priznať poistenému, ktorý do-
volil neoprávnenej osobe viesť svoje vozidlo
náhrada škody, osobám, ktoré nastúpia do
nepoisteného vozidla a sú si tejto skutočnosti
vedomé možno podľa článku 10 ods. 2 smer-
nice odmietnuť vyplatiť náhradu škody.

29. Vnútroštátny súd síce uznáva relevant-
nosť práve uvedenej judikatúry Súdneho dvo-
ra, má však v tejto súvislosti určité pochyb-
nosti, ktoré ho viedli k tomu, aby položil svoje
prejudiciálne otázky. Domnievam sa však, že
tieto pochybnosti sú nedôvodné a že citovaný
rozsudok Candolin a i. je referenčným bodom
aj pre prejednanú vec.

30. Hlavný argument, ktorý použil vnútro-
štátny súd na spochybnenie uplatniteľnos-
ti rozsudku Candolin a i. – vlastne skôr na
odôvodnenie svojich pochybností o jeho

31. K tomuto údajnému rozdielnemu zaob-
chádzaniu je podľa mňa potrebné uviesť dve
prípomienky. Po prvé, ako uviedla napríklad
aj Komisia, prípad poisteného vozidla a prí-
pad nepoisteného vozidla nemožno porov-
návať. Pre prípady týkajúce sa nepoisteného
vozidla smernica stanovuje povinnú účasť
orgánov určených členskými štátmi s cieľom
zaručiť poškodeným za každých okolností
určitú úroveň poistenia. Pravidlá týkajúce sa
nepoistených vozidiel možno teda správne
považovať za výnimky, a teda za pravidlá, kto-
ré sa neuplatňujú na riadne poistené vozidlá.

21 — Generálny advokát Geelhoed v bode 54 svojich návr-
hov prednesených v tejto veci zjavne vychádzal z tohto
predpokladu.

32. Po druhé z hľadiska výkladu sa vo všeobecnosti zdá byť prinajmenšom otázny návrh vyrovnať rozdiely v zaobchádzaní znížením úrovne ochrany priznanej v prípade „výhodnejšieho“ zaobchádzania na úroveň priznanú v prípade „nevýhodnejšieho“ zaobchádzania. Zvyčajne dochádza skôr k opačnej situácii, že pri výklade bude skôr snaha priznať aj v prípade menšej ochrany rovnaké zaobchádzanie aké sa priznáva v prípade vyššej úrovne ochrany.

33. Právna úprava a judikatúra Súdneho dvora priamo a jasne ukazujú, že právo Únie v prípade, že by sa prijalo tvrdenie navrhované vnútroštátnym súdom, podľa ktorého vnútroštátne právo uplatniteľné na skutkové okolnosti prípadu stanovuje, že v prípadoch, ako v prejednávanej veci nie je poisťovateľ povinný vyplatiť poškodeným náhradu škody, bráni takejto vnútroštátnej právnej úprave.

34. Na druhej strane, ako už bolo uvedené vyššie, rovnaký záver platí aj v prípade, keby sa prijalo tvrdenie zamietnuté vnútroštátnym súdom, s ktorým sa však stotožnili poisťovacie spoločnosti, že v prejednávanej veci nedošlo k odmietnutiu vyplatiť náhradu škody, ale len k zápočtu náhrady škody a sumy, ktorú si môžu poisťovatelia vymáhať za túto náhradu škody od „nedbanlivého“ poisťníka.

35. Treba totiž zdôrazniť, že aj napriek tomu, že právo Únie dovoľuje vo všeobecnosti, aby vnútroštátne právo umožnilo poisťovateľom vymáhať si v určitých prípadoch od poisteného náhradu škody²², judikatúra stanovuje, že, právne predpisy členských štátov nemôžu zbavovať potrebného účinku smernicu²³, ktorá vychádza zo základnej zásady, že poisťovatelia sú vždy povinní vyplatiť náhradu škody poškodeným okrem vodiča²⁴.

36. Keďže smernica neharmonizuje vnútroštátne režimy zodpovednosti za škodu, skutkové okolnosti jednotlivých nehôd môžu byť určite zohľadnené napríklad na účely určenia výšky náhrady škody. Každé zníženie náhrady škody, ak nejde o výnimočné prípady musí byť za každých okolností vždy posudzované jednotlivo a nemôže byť určené podľa všeobecných a abstraktných kritérií²⁵. V krajných prípadoch, ako uviedla Komisia na pojednávaní, by náhrada škody mohla byť znížená aj o sumu rovnajúcu sa výške tejto náhrady, čo by teda viedlo k vyplateniu sumy rovnajúcej sa nule. K takému záveru sa však môže dospieť len na základe posúdenia všetkých okolností

22 — Rozsudok Ruiz Bernáldez, už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 23.

23 — Rozsudok Candolin a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 28. Pozri tiež rozsudky z 19. apríla 2007, Farrell, C-356/05, Zb. s. I-3067, bod 34, ako aj Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, už citovaný v poznámke pod čiarou 12, bod 28.

24 — Rozsudok Ruiz Bernáldez, už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 18.

25 — Rozsudok Candolin a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 14, body 29 a 30, ako aj Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, už citovaný v poznámke pod čiarou 12, bod 29.

prípade a samotná skutočnosť, že poistený dovolil viesť vozidlo neoprávnenej osobe určite nestačí na zníženie výšky náhrady škody na nulu. Rovnako je potrebné pripomenúť, že podľa Súdneho dvora účasť spolujazdca na vzniku ujmy nemôže viesť k neprimeranému zníženiu náhrady škody²⁶.

sumy, ktoré mu boli vyplatené ako poškodenému, môže si však od neho vymáhať sumy, ktoré prípadne vyplatil *iným* obetiam tej istej nehody. Takáto situácia sa mi však nezdá byť zlučiteľná s duchom smernice, a to najmä so zreteľom na jej zámer chrániť poškodených.

C — O miere voľnej úvahy členských štátov v oblasti úpravy zodpovednosti za škodu

37. Inými slovami, výklad judikatúry Súdneho dvora v danej oblasti nevyhnutne potvrdzuje, že článok 12 ods. 1 v spojení s článkom 13 ods. 1 smernice vyžaduje, aby v prípade, keď je poškodený zároveň nedbanlivým poistníkom, malo jeho postavenie ako poškodeného prednosť pred jeho postavením uvedeným na druhom mieste. Okrem prípadov, v ktorých smernica výslovne stanovuje možnosť odmietnuť vyplatenie náhrady škody musia byť obeť nehody odškodnené.

39. Treba tiež uviesť, že nedávne rozsudky Súdneho dvora²⁷, v ktorých bola uznaná zlučiteľnosť portugalskej právnej úpravy v oblasti zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami so smernicou neodporujú záveru, ktorý som navrhol. Portugalský režim zodpovednosti za škodu umožňuje v určitých prípadoch vylúčiť obeť cestnej premávky z akéhokoľvek odškodnenia. To je najmä prípad, keď je vylúčené akékoľvek zavinenie vodičov vozidiel.

38. Nemožno poprieť, že tento výklad práva Únie, ako jediný zlučiteľný s právnou úpravou a judikatúrou vedie k určitým rozporom. Je potrebné najmä pripustiť, že hoci poisťovateľ nemôže vymáhať od nedbanlivého poistníka

40. Sám Súdny dvor uviedol, že predmetné rozsudky²⁸ riešili len otázku týkajúcu sa

²⁶ — Rozsudok Candolin a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 29.

²⁷ — Odkazujem na rozsudky Carvalho Ferreira Santos, už citovaný v poznámke pod čiarou 12, ako aj Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, už citovaný v poznámke pod čiarou 12.

²⁸ — Rozsudky Carvalho Ferreira Santos, už citovaný v poznámke pod čiarou 12, bod 39, ako aj Ambrósio Lavrador a Olival Ferreira Bonifácio, už citovaný v poznámke pod čiarou 12, bod 34.

uznania zodpovednosti za škodu vzniknutú pri dotknutých dopravných nehodách. Tieto prípady preto spadali do oblasti, ktorá v zásade patrí stále do právomoci členských štátov. V tejto veci sa naopak, ako už bolo uvedené, vychádza z predpokladu, že zodpovednosť za škodu bola uznaná a prejudiciálne otázky sa týkajú len účasti poisťovateľa. Nejde teda o otázku týkajúcu sa zodpovednosti za škodu, ale o problematiku spadajúcu do oblasti – upravenej smernicou – právnej úpravy týkajúcej sa úloh poisťovní.

aspekt, ktorý sa týka tvrdenia, s ktorými sa vo svojich písomných pripomienkach stotožnili poisťovacie spoločnosti a vláda Spojeného kráľovstva, že „oprávnenie“, ktoré uvádza článok 13 ods. 1 smernice nepatrí poisťovateľovi ale poisťníkovi. Preto ustanovenia, ktoré sa podľa článku 13 považujú za neplatné sú tie ustanovenia poisťných zmlúv, ktoré vylučujú z poistenia vozidlo vedené osobou, ktorá na to nemá oprávnenie jeho majiteľa. Ustanovenia, ktoré vylučujú z poistenia vozidlo, ktoré riadi osoba bez oprávnenia poisťovateľa, ako je tomu v prejednávanej veci zostávajú naopak naďalej v platnosti.

41. Okrem toho treba zdôrazniť, že vo vyššie uvedených rozsudkoch bola na základe individuálneho posúdenia jednotlivých prípadov vykonaného vnútroštátnymi súdmi vylúčená zodpovednosť za škodu. Naopak v prípadoch, ktoré viedli k tomuto konaniu vnútroštátne právo vo všeobecnosti umožňuje poisťovateľom odmietnuť vyplatiť náhradu škody vo všetkých prípadoch, v ktorých bolo dovolené osobe, ktorá nebola podľa poisťnej zmluvy oprávnenou osobou, viesť vozidlo. Takýto typ všeobecného vylúčenia je teda zrejme v rozpore, ako bolo uvedené, aj s povinnosťou stanovenou judikatúrou, posudzovať jednotlivo každý konkrétny prípad²⁹.

43. S vyššie uvedeným tvrdením nemožno podľa mňa súhlasiť.

D — O „oprávnení“ podľa článku 13 ods. 1 smernice

42. Pred uzavretím analýzy prvej prejudiciálnej otázky treba v krátkosti objasniť posledný

44. Predovšetkým, ako bolo správne uvedené, vedenie vozidla bez povolenia majiteľa obvykle napĺňa znaky skutkovej podstaty krádeže a v súvislosti s krádežou stanovuje smernica osobitné pravidlá, ktoré sú tiež obsiahnuté v článku 13. Osobitne v súvislosti s prípadmi týkajúcimi sa odcudzených vozidiel členské štáty môžu na zabezpečenie náhrady škôd spôsobených neidentifikovanými alebo nepoistenými vozidlami ustanoviť v súlade s článkom 10 vnútroštátny orgán, ktorý

29 — Pozri bod 36 týchto návrhov.

uhradí poškodeným náhradu škody namiesto poisťovateľa. Okolnosť, že smernica obsahuje osobitné pravidlá týkajúce sa krádeže vedie k domnienke, že keby mal normotvorca v úmysle upraviť v článku 13 ods. 1 písm. a) len tento prípad, vyjadril by sa v tomto zmysle jasnejšie.

45. Zastávam názor, že pravidlo, podľa ktorého nemožno uplatniť zmluvné ustanovenia, ktoré vylučujú v prípade neexistencie „oprávnenia“ poisťné krytie sa v rámci teleologického výkladu smernice musí so zreteľom na cieľ ochrany poškodených vykladať široko tak, že sa vzťahuje na všetky prípady, v ktorých vedie vozidlo osoba, ktorá ho nemôže viesť z dôvodu, že na to nemá oprávnenie poisťovacej spoločnosti, majiteľa vozidla alebo poisteného. Vo všetkých týchto prípadoch musí byť na ochranu poškodených zaručené za každých okolností poisťné krytie a poisťovateľ sa v zásade nemôže vyhnúť povinnosti vyplatiť náhradu škody.

46. Ustanovenie upresňujúce, že toto oprávnenie môže byť „výslovné alebo nevýslovné“ nespochybňuje tento výklad. Na rozdiel od tvrdenia vlády Spojeného kráľovstva môže nevýslovné oprávnenie udeliť nielen poisťník, ale aj poisťovateľ. Treba totiž zdôrazniť, že vo

väčšine členských štátov, ako bolo uvedené, sa poisťná zmluva vzťahuje len na poistenie vozidla a neuvádzajú sa v nej osoby oprávnené na jeho vedenie. V takom prípade udeľuje poisťovateľ „nevýslovné“ oprávnenie všetkým potenciálnym vodičom vozidla.

47. Okrem toho treba tiež uviesť, ako zdôraznila Komisia na pojednávaní, že ustanovenia článku 13 ods. 1 písm. a) až c) smernice, najmä so zreteľom na judikatúru, ktorá stanovila, že ustanovenia, ktoré umožňujú poisťovateľom vylúčiť v určitých prípadoch vyplatenie náhrady škody predstavujú výnimky, ktoré treba vykladať zužujúco³⁰, majú zrejme skôr demonštratívny ako taxatívny charakter. Z tohto pohľadu okolnosť, že v článku 13 nie je niektorý typ situácie výslovne uvedený neznamená, že ustanovenie upravujúce danú situáciu je automaticky zlučiteľné so smernicou.

E — Návrh týkajúci sa prvej otázky

48. Na záver skúmania prvej prejudiciálnej otázky navrhujem Súdnemu dvoru odpovedať na túto otázku tak, že články 12 ods. 1 a 13 ods. 1 smernice sa musia vykladať v tom

30 — Rozsudok Candolin a i., už citovaný v poznámke pod čiarou 14, bod 19.

zmysle, že bránia vnútroštátnym ustanoveniam, na základe ktorých môže poisťovateľ za okolností ako vo veci samej odmietnuť vyplatiť poškodenému náhradu škody, ak je tento poisteným, ktorý nastúpil ako cestujúci do svojho vozidla, ktoré dovolil viesť osobe, na ktorú sa nevzťahuje poistenie.

vyplatiť poškodeným náhradu škody, ibaže by išlo o niektorý z výnimočných prípadov, ktorý je v nej výslovne uvedený. Inými slovami, psychologický aspekt vedomosti poisteného je vzhľadom na okolnosť, že poškodeným musí byť v každom prípade vyplatená náhrada škody irelevantný, a to aj vtedy, keď je jedným z poškodených „nedbanlivý“ poisťník.

IV — O druhej prejudiciálnej otázke

49. Vnútroštátny súd svojou druhou otázkou žiada Súdny dvor o vysvetlenie, či je pre odpoveď na predchádzajúcu otázku relevantný psychologický aspekt vedomosti poisteného, ktorý dovolil viesť vozidlo neoprávnenej osobe. Pýta sa najmä, či môže byť dôležitá okolnosť týkajúca sa vedomosti poisteného o tom, že osoba, ktorej dovolil viesť vozidlo nebola poistená.

51. To prirodzene nijako nebráni tomu, aby členské štáty v rozsahu uvedenom vyššie zohľadnili túto skutočnosť v rámci pravidiel upravujúcich zodpovednosť za škodu, napríklad na účely určenia výšky náhrady škody, na ktorú majú poškodení nárok, alebo pri škodách spôsobených tretím osobám, na účely určenia nároku poisťovateľov na vrátenie vyplatených súm.

50. Ako už bolo uvedené vyššie smernica podľa výkladu judikatúry vychádza z myšlienky, že poisťovateľ je v zásade *vždy* povinný

52. Preto navrhujem Súdnemu dvoru, aby na druhú prejudiciálnu otázku odpovedal tak, že okolnosť týkajúca sa vedomosti poisteného o tom, že osoba, ktorej dovolil viesť vozidlo nebola poistená nemá vplyv na odpoveď na prvú otázku.

V — Návrh

53. Vzhľadom na uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor na otázky, ktoré položil Court of Appeal, odpovedal takto:

Články 12 ods. 1 a 13 ods. 1 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 musia vykladať tak, že bránia vnútroštátnym ustanoveniam, na základe ktorých môže poisťovateľ za okolností ako vo veci samej odmietnuť vyplatiť poškodenému náhradu škody, ak je tento poisteným, ktorý nastúpil ako cestujúci do svojho vozidla, ktoré dovolil viesť osobe, na ktorú sa nevzťahuje poistenie.

Okolnosť týkajúca sa vedomosti poisteného o tom, že osoba, ktorej dovolil viesť vozidlo nebola poistená nemá vplyv na odpoveď na prvú otázku.