Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

30. dubna 2025 *

„Řízení o předběžné otázce – Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 2009/103/ES – Článek 13 odstavec 2 – Systém odškodnění – Dopravní nehoda za účasti odcizeného vozidla – Důkazní břemeno týkající se toho, že poškozený věděl o odcizení tohoto vozidla – Orgán pověřený odškodněním – Vnitrostátní právní úprava vykládaná tak, že důkazní břemeno má nést poškozený – Povinnost výkladu v souladu s unijním právem“

Ve věci C-370/24 [Nastolo] [i],

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Tribunale ordinario di Lodi (soud prvního stupně v Lodi, Itálie) ze dne 20. května 2024, došlým Soudnímu dvoru dne 23. května 2024, v řízení

AT

proti

CT,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení: N. Jääskinen, předseda senátu, M. Condinanzi a R. Frendo (zpravodajka), soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

– za AT: A. Egidi a A. E. Lunghi, avvocati,

– za CT: L. Leo, avvocata,

– za Evropskou komisi: G. Conte, G. Goddin a A. Manzaneque Valverde, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: italština.

[i] Název projednávané věci je fiktivní. Neodpovídá skutečnému jménu žádné ze zúčastněných stran.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. 2009, L 263, s. 11).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi AT, fyzickou osobou zraněnou při dopravní nehodě, a CT, podnikem určeným Fondo di garanzia per le vittime de la strada (Garanční fond pro oběti dopravních nehod, dále jen „FGVS“) ve věci náhrady škody, kterou AT utrpěla v důsledku této nehody.

Právní rámec

Unijní právo

3 Body 1, 2 a 20 odůvodnění směrnice 2009/103 stanoví:

„(1) Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové povinnosti pojištění [(Úř. věst. 1972, L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10)], druhá směrnice Rady 84/5/EHS ze dne 30. prosince 1983 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [(Úř. věst. 1984, L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3)], třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [(Úř. věst. 1990, L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249)] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS] (čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel) [(Úř. věst. 2000, L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 331)] byly několikrát a podstatně změněny. Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by tyto čtyři směrnice měly být kodifikovány, stejně jako směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel [Úř. věst. 2005, L 149, s. 14].

„(2) Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (pojištění motorových vozidel) je zvlášť důležité pro evropské občany, ať již jsou pojištěnými osobami nebo poškozenými dopravní nehodou. Rovněž vyvolává velký zájem pojistitelů, jelikož představuje důležitý podíl na jejich činnostech v oblasti pojištění jiného než životního

v rámci [Evropského] Společenství. Pojištění motorových vozidel má rovněž vliv na volný pohyb osob a vozidel. Hlavním cílem činnosti Společenství v oboru finančních služeb by tudíž mělo být posílení a konsolidace vnitřního trhu pojištění motorových vozidel.

[…]

(20) Poškozeným z nehod motorových vozidel by mělo být zaručeno srovnatelné zacházení nezávisle na tom, na kterém místě Společenství k nehodám dojde.“

4 Článek 3 směrnice 2009/103, nadepsaný „Povinné pojištění vozidel“, stanoví:

„Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním.

Rozsah pojistné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě opatření uvedených v prvním pododstavci.

[…]

Pojištění uvedené v prvním pododstavci musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví.“

5 Článek 10 uvedené směrnice, nadepsaný „Orgán pověřený odškodněním“, stanoví:

„1. Každý členský stát zřídí nebo schválí orgán, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění v případě věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost stanovená v článku 3.

[…]

2. […]

Členské státy však mohou výplatu náhrady škody uvedeným orgánem vyloučit u osob, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, nastoupily dobrovolně, jestliže tento orgán může prokázat, že věděly, že vozidlo není pojištěné.

[…]“

6 Článek 13 uvedené směrnice, nadepsaný „Doložky o výluce z pojištění“, v odstavcích 1 a 2 stanoví:

„1. Každý členský stát přijme veškerá vhodná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely článku 3 bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě vydané podle článku 3, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel:

a) osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímo oprávněny;

b) osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovoloval řídit dotyčné vozidlo;

c) osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla.

Ustanovení či ujednání uvedená v prvním pododstavci písm. a) však lze uplatnit vůči osobám, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, může-li pojistitel prokázat, že věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno.

Členské státy nemusí v případě nehod, k nimž dojde na jejich území, uplatnit první pododstavec v rozsahu, v jakém může poškozený obdržet náhradu škody od orgánu sociálního zabezpečení.

2. V případě vozidel odcizených nebo získaných násilím mohou členské státy stanovit, že orgán uvedený v čl. 10 odst. 1 vyplatí za podmínek stanovených v odstavci 1 tohoto článku náhradu škody místo pojistitele. […]

[…]“

Italské právo

7 Článek 283 odst. 1 a 2 decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (legislativní nařízení č. 209, zákoník soukromého pojištění) ze dne 7. září 2005 (GURI č. 239 ze dne 13 října 2005, běžný dodatek č. 163) ve znění použitelném na spor v původním řízení stanoví:

„1. Garanční fond pro oběti dopravních nehod zřízený v rámci [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)] nahradí škody způsobené provozem vozidel a lodí, pro které existuje povinnost pojištění, pokud:

[…]

d) je vozidlo uvedeno do provozu proti vůli svého majitele, […]

2. V případě uvedeném v odst. 1 písm. d) náleží náhrada škody za škody na zdraví i věcné škody pouze třetím osobám, které nebyly přepravovány, a osobám přepravovaným proti jejich vůli nebo osobám, které nevěděly, že vozidlo bylo provozováno protiprávně.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

8 Dne 6. ledna 2016 byla AT vyzvána, aby jako cestující nastoupila do vozidla, které měl řidič k dispozici. Během cesty došlo v Lodi (Itálie) k dopravní nehodě. Oba cestující z tohoto vozidla museli být převezeni do nemocnice, jelikož AT utrpěla značná fyzická zranění.

9 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že řidič byl pozitivně testován na kokain, opiáty a tetrahydrokanabinol. Kromě toho příslušníci místní policie ve své zprávě konstatovali, že uvedené vozidlo bylo odcizené.

10 V důsledku toho byli řidič a AT trestně stíháni pro trestný čin podílnictví. Na konci tohoto řízení byla AT zproštěna obžaloby, neboť nebyla pachatelem trestného činu. Řidič mezitím zemřel.

11 Dne 11. února 2022 podala AT k Tribunale ordinario di Lodi (soud prvního stupně v Lodi, Itálie), který je předkládajícím soudem, proti dědici řidiče a CT jakožto podniku určenému FGVS žalobu na náhradu škody, která vznikla v důsledku nehody a byla vyčíslena na 233 076 eur navýšených o úroky a indexaci.

12 CT před předkládajícím soudem zaprvé tvrdí, že náhrada škody stanovená v článku 283 zákoníku soukromého pojištění ve znění použitelném na spor v původním řízení se vyplácí pouze ve prospěch přepravovaných osob, které nevěděly, že se v okamžiku nehody nacházely ve vozidle, které bylo protiprávně provozováno, a zadruhé, že podle judikatury Corte suprema di cassazione (Nejvyšší kasační soud, Itálie) je na poškozeném, aby prokázal, že nevěděl o tom, že toto vozidlo bylo provozováno protiprávně. V této souvislosti CT poukazuje na irelevantnost rozsudku, kterým byla AT zproštěna obžaloby.

13 AT tvrdí, že článek 13 směrnice 2009/103 je dostatečně jasný v tom smyslu, že ukládá FGVS důkazní břemeno. Kromě toho žádá, aby vnitrostátní ustanovení, které je v rozporu s unijním právem, nebylo použito.

14 Předkládající soud uvádí, že Corte suprema di cassazione (Nejvyšší kasační soud) a soudy rozhodující ve věci samé vykládají vnitrostátní právní úpravu použitelnou ve věci v původním řízení v tom smyslu, že důkazní břemeno ohledně nevědomosti o protiprávnosti původu dotčeného vozidla jakožto skutečnosti, která zakládá její nárok na náhradu škody, nese poškozená osoba.

15 V tomto ohledu Corte suprema di cassazione (Nejvyšší kasační soud) rozhodl, že skutečnost, že důkazní břemeno ohledně dobré víry nese poškozený, spadá do prostoru pro uvážení, který má dotyčný členský stát při provádění směrnice 2009/103 k dispozici. Kromě toho cíl sledovaný vnitrostátním právem zůstává stejný jako cíl sledovaný unijním právem, a sice nepovolit náhradu škody osobě, která věděla o tom, že dotčené vozidlo pochází z krádeže.

16 Předkládající soud proto považuje za užitečné položit Soudnímu dvoru otázku týkající se výkladu článku 13 směrnice 2009/103. Tento článek 13 totiž umožňuje členským státům stanovit, že orgán uvedený v čl. 10 odst. 1 této směrnice vyplatí náhradu škody osobě poškozené nehodou způsobenou odcizeným vozidlem. Nicméně, i když vnitrostátní zákonodárce stanovil vyplacení náhrady škody tímto orgánem, žádné ustanovení uvedené směrnice výslovně neuvádí, že důkazní břemeno ohledně toho, že poškozený věděl o skutečnosti, že dotčené vozidlo je provozováno protiprávně, nese uvedený orgán. Článek 13 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 2009/103 totiž odkazuje pouze na specifický případ nároku uplatněného vůči pojistiteli.

17 Podle tohoto soudu však výklad čl. 10 odst. 2 druhého pododstavce směrnice 2009/103 ve spojení s čl. 13 odst. 2 této směrnice naznačuje, že je na orgánu stanoveném v čl. 10 odst. 1 uvedené směrnice, aby prokázal, že dotčené vozidlo bylo odcizeno.

18 Stejně tak obecná zásada, podle níž má poškozený vždy nárok na náhradu škody (*vulneratus ante omnia reficiendus*), která je základem celé unijní právní úpravy o povinném pojištění motorových vozidel a na které Soudní dvůr často zakládal svá rozhodnutí v této oblasti, svědčí rovněž ve prospěch výkladu článku 13 směrnice 2009/103 v tomto smyslu. Pokud by tedy *ratio legis* tohoto článku 13 bylo umožnit nevinnému poškozenému přístup ke spravedlivému odškodnění, mohla by být tato osoba stěží zatížena povinností prokázat okolnost, jejíž prokázání je téměř nemožné.

19 Kromě toho by zásada efektivity unijního práva mohla být ohrožena, pokud by osoba, která se domáhá náhrady škody, byla povinna předložit důkaz o okolnosti negativní povahy, jejíž zjištění je dokonce téměř nemožné.

20 Konečně podle předkládajícího soudu nebyl článek 13 směrnice 2009/103 dosud předmětem výkladu Soudního dvora. Soudní dvůr se měl vyjádřit pouze k výkladu předchozí právní úpravy v dané oblasti, přičemž opakovaně rozhodl, že právní předpisy nebo smluvní ujednání, která mají za následek vyloučení použitelnosti pojistné smlouvy, mohou být vůči osobám poškozeným dopravní nehodou namítána pouze tehdy, „pokud pojistitel může prokázat, že osoby do vozidla, jež škodu způsobilo, dobrovolně nastoupily, ač věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno“.

21 Za těchto okolností se Tribunale Ordinario di Lodi (soud prvního stupně v Lodi) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být článek 13 směrnice [2009/103] vykládán v tom smyslu, že v případě dopravní nehody, jejímž účastníkem byla osoba přepravovaná v odcizeném vozidle, musí orgán pověřený odškodněním podle článku 10 této směrnice prokázat, že poškozený věděl, že vozidlo bylo odcizeno?

2) Je-li odpověď kladná, brání takto vykládané ustanovení takové právní úpravě, jako je italská právní úprava, vykládaná a uplatňovaná v tom smyslu, že důkazní břemeno nese přepravovaná a poškozená osoba?“

K předběžným otázkám

22 Podstatou předběžných otázek předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je, zda čl. 13 odst. 2 směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že zaprvé orgán stanovený v čl. 10 odst. 1 této směrnice musí za účelem zproštění se povinnosti vyplatit náhradu škody prokázat, že v případě dopravní nehody poškozený, který do vozidla, které způsobilo škodu, dobrovolně nastoupil, věděl, že bylo odcizeno, a zadruhé brání vnitrostátní judikatuře, která vykládá vnitrostátní právní úpravu v tom smyslu, že v takové situaci je na této osobě, aby pro účely získání náhrady své škody prokázala, že nevěděla o tom, že toto vozidlo bylo odcizeno.

23 Článek 3 první pododstavec směrnice 2009/103 stanoví, že členské státy přijmou s přihlédnutím k článku 5 této směrnice veškerá vhodná opatření, aby zajistily, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jejich území, byla kryta pojištěním.

24 V tomto ohledu je podle čl. 10 odst. 1 směrnice 2009/103 každý členský stát povinen zřídit nebo schválit orgán, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění v případě věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna pojistná povinnost stanovená v článku 3 této směrnice.

25 Článek 13 odst. 2 první pododstavec směrnice 2009/103 stanoví, že v případě vozidel odcizených nebo získaných násilím mohou členské státy stanovit, že orgán uvedený v čl. 10 odst. 1 „vyplatí za podmínek stanovených v odstavci 1 tohoto článku [13] náhradu škody místo pojistitele“.

26 Je třeba uvést, že ze znění čl. 13 odst. 2 prvního pododstavce směrnice 2009/103 výslovně vyplývá, že unijní normotvůrce měl v úmyslu uplatnit na tento orgán podmínky a omezení vztahující se na pojistitele podle čl. 13 odst. 1 této směrnice.

27 V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že Italská republika si zvolila vyplacení náhrady škody orgánem stanoveným v čl. 10 odst. 1 směrnice 2009/103 v případě škod způsobených vozidly uvedenými do provozu proti vůli jejich vlastníka.

28 Pokud si přitom členský stát zvolil vyplacení náhrady škody tímto orgánem v případě škod způsobených odcizenými vozidly, je tento orgán v souladu s čl. 13 odst. 2 této směrnice povinen zejména dodržet podmínky stanovené v čl. 13 odst. 1 uvedené směrnice.

29 V tomto ohledu podle čl. 13 odst. 1 prvního pododstavce směrnice 2009/103 nemůže pojišťovna pojišťující občanskoprávní odpovědnost z provozu motorových vozidel odmítnout vyplatit náhradu škody třetím osobám poškozeným nehodou způsobenou pojištěným vozidlem s odvoláním na zákonná ustanovení nebo smluvní ujednání obsažená v pojistné smlouvě, která vylučují z pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel škody způsobené poškozeným třetím osobám z důvodu užívání nebo řízení pojištěného vozidla osobami, které nejsou oprávněny řídit toto vozidlo, osobami, které nejsou držiteli řidičského průkazu, nebo osobami, které porušily zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti uvedeného vozidla (rozsudek ze dne 19. září 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 33).

30 Odchylně od tohoto prvního pododstavce čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 2009/103 stanoví, že některým poškozeným nemusí být vyplacena náhrada škody pojišťovnou s ohledem na situaci, kterou sami způsobili, a sice v případech, kdy vozidlo, které způsobilo škodu, bylo užíváno nebo řízeno osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímo oprávněny, a kdy poškozené třetí osoby dobrovolně nastoupily do tohoto vozidla s vědomím, že toto vozidlo bylo odcizeno (rozsudek ze dne 19. září 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 34).

31 V tomto ohledu je třeba uvést, že vzhledem k tomu, že čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 2009/103 stanoví výjimku z obecného pravidla, musí být toto ustanovení vykládáno restriktivně (usnesení ze dne 13. října 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, bod 61 a citovaná judikatura).

32 Jakýkoli jiný výklad by členským státům umožnil omezit odškodnění třetích osob poškozených dopravní nehodou na určité okolnosti, čemuž má směrnice 2009/103 právě zabránit (usnesení ze dne 13. října 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, bod 62 a citovaná judikatura).

33 S ohledem na tyto úvahy Soudní dvůr rozhodl, že čl. 13 odst. 1 první pododstavec této směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že zákonné ustanovení nebo smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel, lze namítat vůči třetím osobám poškozeným dopravní nehodou pouze tehdy, když pojistitel může prokázat, že osoby do vozidla, jež škodu způsobilo, dobrovolně nastoupily, ač věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno (usnesení ze dne 13. října 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, bod 63 a citovaná judikatura).

34 Z toho vyplývá, že s ohledem na znění čl. 13 odst. 2 směrnice 2009/103 platí, že pokud si členský stát zvolil vyplacení náhrady škody orgánem stanoveným v čl. 10 odst. 1 směrnice 2009/103 v případě škod způsobených odcizenými vozidly, přísluší tomuto orgánu, aby předložil důkaz, že poškození, kteří dobrovolně nastoupili do vozidla, které způsobilo škodu, věděli o tom, že toto vozidlo bylo odcizeno, aby za takových okolností mohl vůči těmto poškozeným namítat zákonné ustanovení nebo smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel.

35 Tento závěr je potvrzen jak kontextem, do kterého spadá čl. 13 odst. 2 směrnice 2009/103, tak cíli sledovanými touto směrnicí, které je třeba podle ustálené judikatury Soudního dvora zohlednit při výkladu tohoto ustanovení (obdobně viz rozsudek ze dne 18. prosince 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, bod 37).

36 Pokud jde o kontext, do kterého spadá čl. 13 odst. 2 směrnice 2009/103, závěr, že dotčené důkazní břemeno nese orgán uvedený v čl. 10 odst. 1 této směrnice, je rovněž v souladu s čl. 10 odst. 2 druhým pododstavcem uvedené směrnice, podle kterého je na tomto orgánu, aby za účelem vyloučení výplaty náhrady škody prokázal, že poškození, kteří dobrovolně nastoupili do vozidla, které způsobilo škodu, věděli, že toto vozidlo není pojištěné. V takovém případě důkazní břemeno ohledně vědomosti o tom, že uvedené vozidlo nebylo pojištěno, nese rovněž uvedený orgán, a nikoli osoba poškozená dopravní nehodou.

37 Pokud jde o cíle sledované směrnicí 2009/103, je třeba připomenout, jak uvádí bod 1 odůvodnění směrnice 2009/103, že tato směrnice kodifikovala směrnici 72/166, druhou směrnici 84/5, třetí směrnici 90/232, směrnici 2000/26 a směrnici 2005/14. Tyto směrnice postupně upřesňovaly povinnosti členských států v oblasti povinného pojištění. Jejich cílem bylo jednak zajistit volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Evropské unie, tak osob, které jimi cestují, a jednak zaručit, aby s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bylo zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, na kterém místě Evropské unie k nehodě dojde (rozsudek dne 19. září 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 29 a citovaná judikatura).

38 Kromě toho z bodů 2 a 20 odůvodnění směrnice 2009/103 vyplývá, že tato směrnice sleduje v podstatě stejné cíle jako uvedené směrnice (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. září 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 30 a citovaná judikatura).

39 Z vývoje unijní právní úpravy v oblasti povinného pojištění vyplývá, že cíl ochrany poškozených dopravními nehodami způsobenými těmito vozidly byl unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován (usnesení ze dne 19. září 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 31 a citovaná judikatura).

40 S ohledem na cíl ochrany osob poškozených dopravními nehodami způsobenými motorovými vozidly, který sleduje směrnice 2009/103, nelze poškozenému v důsledku dopravní nehody uložit, aby prokázal, že nevěděl o tom, že vozidlo, do kterého nastoupil, bylo odcizeno, jelikož takové důkazní břemeno by bylo v rozporu s tímto cílem.

41 S ohledem na skutečnosti, které má Soudní dvůr k dispozici, se tudíž vnitrostátní judikatura, která ukládá poškozenému dopravní nehodou důkazní břemeno ohledně toho, že nevěděl o protiprávnosti původu vozidla, které způsobilo tuto nehodu, jakožto skutečnosti zakládající jeho nárok na náhradu škody, nejeví být v souladu s požadavky vyplývajícími z čl. 13 odst. 2 směrnice 2009/103, s výhradou ověření, která musí provést předkládající soud.

42 Za účelem poskytnutí užitečné odpovědi předkládajícímu soudu je třeba upřesnit povinnosti, které má vnitrostátní soud v případě, že vnitrostátní judikatura není v souladu s čl. 13 odst. 2 směrnice 2009/103.

43 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora jsou vnitrostátní soudy při použití vnitrostátního práva povinny vykládat vnitrostátní právo v co největším možném rozsahu ve světle znění a účelu dotčené směrnice, aby dosáhly výsledku jí zamýšleného, a tudíž i souladu

s čl. 288 třetím pododstavcem SFEU. Tato povinnost konformního výkladu vnitrostátního práva je totiž inherentní systému Smlouvy o FEU v tom, že umožňuje, aby vnitrostátní soudy v rámci svých pravomocí zajistily plnou účinnost unijního práva při rozhodování o sporech, které jim byly předloženy (rozsudek ze dne 5. března 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 41 a citovaná judikatura).

44 Soudní dvůr již mimoto mnohokrát rozhodl, že zásada konformního výkladu vyžaduje, aby vnitrostátní soudy učinily vše, co spadá do jejich pravomoci, s tím, že vezmou v úvahu veškeré vnitrostátní právo a použijí metody výkladu jím uznané, aby zajistily plnou účinnost dotčené směrnice a došly k výsledku, který by byl v souladu s cílem sledovaným touto směrnicí (rozsudek ze dne 5. března 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 42).

45 V této souvislosti Soudní dvůr rozhodl, že požadavek konformního výkladu ukládá vnitrostátním soudům, včetně soudů rozhodujících v posledním stupni, povinnost případně změnit ustálenou vnitrostátní judikaturu, vychází-li z výkladu vnitrostátního práva, který je neslučitelný s cíli směrnice. Vnitrostátní soud se proto zejména nemůže platně domnívat, že dotčené vnitrostátní ustanovení nemůže vyložit v souladu s unijním právem pouze z toho důvodu, že toto ustanovení bylo předtím konstantně vykládáno v rozporu s unijním právem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. března 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, body 43 a 44).

46 Bude tedy příslušet předkládajícímu soudu, aby zajistil plný účinek směrnice 2009/103 tím, že na základě vlastní pravomoci podle potřeby nepoužije výklad italských soudů, jestliže je tento výklad neslučitelný s unijním právem (obdobně viz rozsudek ze dne 5. března 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 44 a citovaná judikatura).

47 Tato povinnost konformního výkladu však má své meze, které jsou dány obecnými právními zásadami, zejména zásadou právní jistoty, a to v tom smyslu, že nemůže být základem pro výklad vnitrostátního práva *contra legem* (rozsudek ze dne 5. března 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 45).

48 V tomto ohledu, i když Soudnímu dvoru nepřísluší vyjadřovat se k výkladu italského práva, je nicméně třeba uvést, že se jeví, že podle vnitrostátní judikatury uvedené v předkládacím rozhodnutí není vnitrostátní pravidlo, podle kterého dotčené důkazní břemeno nese poškozený, jasně vyjádřeno v článku 283 legislativního nařízení č. 209. Pokud tomu tak skutečně je, nelze výklad v souladu se směrnicí 2009/103 považovat za výklad *contra legem*.

49 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 13 odst. 2 směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že zaprvé orgán stanovený v čl. 10 odst. 1 této směrnice musí za účelem zproštění se povinnosti vyplatit náhradu škody prokázat, že v případě dopravní nehody poškozený, který do vozidla, které způsobilo škodu, dobrovolně nastoupil, věděl, že bylo odcizeno, a zadruhé brání vnitrostátní judikatuře, která vykládá vnitrostátní právní úpravu v tom smyslu, že v takové situaci je na této osobě, aby pro účely získání náhrady své škody prokázala, že nevěděla o tom, že toto vozidlo bylo odcizeno.

K nákladům řízení

50 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (devátý senát) rozhodl takto:

Článek 13 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění

musí být vykládán v tom smyslu, že

zaprvé orgán stanovený v čl. 10 odst. 1 této směrnice musí za účelem zproštění se povinnosti vyplatit náhradu škody prokázat, že v případě dopravní nehody poškozený, který do vozidla, které způsobilo škodu, dobrovolně nastoupil, věděl, že bylo odcizeno, a zadruhé brání vnitrostátní judikatuře, která vykládá vnitrostátní právní úpravu v tom smyslu, že v takové situaci je na této osobě, aby pro účely získání náhrady své škody prokázala, že nevěděla o tom, že toto vozidlo bylo odcizeno.

Podpisy