Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

z 30. apríla 2025*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Smernica 2009/103/ES – Článok 13 ods. 2 – Režim náhrady škody – Dopravná nehoda s účasťou odcudzeného vozidla – Dôkazné bremeno týkajúce sa vedomosti poškodenej osoby o krádeži tohto vozidla – Orgán poverený náhradou škody – Vnútroštátna právna úprava vykladaná tak, že dôkazné bremeno zaťažuje poškodenú osobu – Povinnosť výkladu konformného s právom Únie“

Vo veci C-370/24 [Nastolo] [i],

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Tribunale ordinario di Lodi (Všeobecný súd Lodi, Taliansko) z 20. mája 2024 a doručený Súdnemu dvoru 23. mája 2024, ktorý súvisí s konaním:

AT

proti

CT,

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: predseda deviatej komory N. Jääskinen, sudcovia M. Condinanzi a R. Frendo (spravodajkyňa),

generálny advokát: M. Szpunar,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– AT, v zastúpení: A. Egidi a A. E. Lunghi, avvocati,

– CT, v zastúpení: L. Leo, avvocata,

* Jazyk konania: taliančina.

[i] Názov tejto veci je fiktívny. Nezodpovedá skutočnému menu ani názvu žiadneho z účastníkov konania.

– Európska komisia, v zastúpení: G. Conte, G. Goddin a A. Manzaneque Valverde, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 13 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 (Ú. v. EÚ L 263, 2009, s. 11).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi AT, fyzickou osobou zranenou pri dopravnej nehode, a CT, podnikom označeným Fondo di garanzia per le vittime de la strada (Garančný fond pre obete cestnej premávky, ďalej len „FGVS“) vo veci náhrady škody spôsobenej AT v dôsledku tejto nehody.

Právny rámec

Právo Únie

3 Odôvodnenia 1, 2 a 20 smernice 2009/103 stanovujú:

„(1) Smernica Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú motorovými vozidlami a kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti [(Ú. v. ES L 103, 1972, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10)], druhá smernica Rady 84/5/EHS z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel [(Ú. v. ES L 8, 1984, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3)], tretia smernica Rady 90/232/EHS zo 14. mája 1990 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel [(Ú. v. ES L 129, 1990, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249)] a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES zo 16. mája 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o zmene a doplnení smerníc Rady č. 73/239/EHS a 88/357/EHS (štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel) [(Ú. v. ES L 181, 2000, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331)] boli opakovane podstatným spôsobom zmenené a doplnené. V záujme jasnosti a prehľadnosti by sa mali tieto štyri smernice, ako aj smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/14/ES z 11. mája 2005, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS, a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel [Ú. v. EÚ L 149, 2005, s. 14] kodifikovať.

(2) Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (poistenie motorového vozidla) je osobitne dôležité pre občanov Európy, či sú držiteľmi poistenia alebo poškodenými pri nehode. Je takisto dôležité pre poisťovacie spoločnosti, keďže tvorí dôležitú časť obchodu s neživotným poistením v [Európskom s]poločenstve. Poistenie motorových vozidiel taktiež vplýva na voľný pohyb osôb a vozidiel. Preto by kľúčovým cieľom činnosti Spoločenstva v oblasti finančných služieb malo byť posilnenie a konsolidácia vnútorného trhu poistenia motorových vozidiel.

…

(20) Obete nehôd motorových vozidiel majú mať zaručenú porovnateľnú starostlivosť bez ohľadu na to, kde v Spoločenstve sa nehoda stala.“

4 Článok 3 smernice 2009/103 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.

…

Poistenie uvedené v prvom pododseku povinne pokrýva škodu na majetku, ako aj ujmy na zdraví.“

5 Článok 10 tejto smernice, nazvaný „Orgán poverený náhradou škody“, stanovuje:

„1. Každý členský štát zriadi alebo poverí orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody najmenej do výšky povinného poistenia za škodu na majetku alebo ujmy na zdraví spôsobené neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v článku 3.

…

2. …

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.

…“

6 Článok 13 uvedenej smernice, nazvaný „Vylučovacie doložky“, vo svojich odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Každý členský štát prijme všetky vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že na účely článku 3, všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistnej zmluve vydanej v súlade s článkom 3, sa budú považovať za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou, v prípadoch, ak vylučujú z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

a) osob[ami], ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené;

b) osob[ami], ktoré nevlastnia preukaz umožňujúci im viesť príslušné vozidlo;

c) osob[ami], ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla.

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.

Členské štáty majú možnosť – v prípade, ak došlo k nehodám na ich území – neuplatniť ustanovenie v prvom pododseku, ak môže poškodený získať náhradu za utrpené škody od orgánu sociálneho zabezpečenia.

2. V prípade vozidiel odcudzených alebo získaných násilím, členské štáty môžu ustanoviť, že orgán určený v článku 10 ods. 1 zaplatí náhradu škody namiesto poisťovateľa za podmienok stanovených v odseku 1 tohto článku. …

…“

Talianske právo

7 Článok 283 ods. 1 a 2 Decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (legislatívny dekrét č. 209, Zákonník o súkromnom poistení) zo 7. septembra 2005 (GURI č. 239 z 13. októbra 2005, riadna príloha č. 163) v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej stanovuje:

„1. Garančný fond pre obete cestnej premávky zriadený v rámci [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)] nahradí škody spôsobené prevádzkou vozidiel a plavidiel, pre ktoré existuje povinnosť poistenia, v prípadoch, keď:

…

d) vozidlo je uvedené do prevádzky proti vôli vlastníka,…

2. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. d) majú nárok na náhradu ujmy na zdraví, ako aj škody na majetku iba tretie neprepravované osoby a osoby prepravované proti ich vôli, alebo ktoré nemali vedomosť o nezákonnej prevádzke vozidla.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

8 Dňa 6. januára 2016 bola AT vyzvaná, aby ako cestujúca nastúpila do vozidla, ktoré mal vodič k dispozícii. Počas cesty došlo v Lodi (Taliansko) k dopravnej nehode. Dvaja cestujúci z tohto vozidla museli byť prepravení do nemocnice, keďže AT utrpela značné fyzické zranenia.

9 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že vodič bol testovaný pozitívne na kokaín, opiáty a tetrahydrokanabinol. Okrem toho príslušníci miestnej polície vo svojej správe konštatovali, že uvedené vozidlo bolo odcudzené.

10 V dôsledku toho boli vodič a AT trestne stíhaní za trestný čin podielnictva. Po skončení tohto konania bola AT oslobodená spod obžaloby, pretože nebola páchateľom trestného činu. Medzitým vodič zomrel.

11 Dňa 11. februára 2022 podala AT žalobu na Tribunale ordinario di Lodi (Všeobecný súd Lodi, Taliansko), vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, proti dedičovi vodiča a CT ako podniku, ktorý určil FGVS, s cieľom získať náhradu škody utrpenej z dôvodu nehody a vyčíslenej na 233 076 eur, zvýšenej o úroky a prehodnotenie.

12 CT pred vnútroštátnym súdom, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, na jednej strane tvrdí, že náhrada škody stanovená v článku 283 Zákonníka o súkromnom poistení v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej je splatná len v prospech prepravovaných osôb, ktoré nevedeli, že v čase nehody sa nachádzali na palube vozidla, ktoré sa prevádzkovalo protiprávne, a na druhej strane, že podľa judikatúry Corte suprema di cassazione (Najvyšší kasačný súd, Taliansko) prináleží poškodenej osobe, aby preukázala, že nevedela o tom, že toto vozidlo sa prevádzkovalo protiprávne. V tejto súvislosti CT namieta irelevantnosť rozsudku, ktorým sa rozhodlo o oslobodení AT spod obžaloby.

13 AT tvrdí, že článok 13 smernice 2009/103 je dostatočne jasný v tom zmysle, že ukladá dôkazné bremeno FGVS. Okrem toho žiada, aby sa vnútroštátne ustanovenie, ktoré je v rozpore s právom Únie, neuplatnilo.

14 Vnútroštátny súd uvádza, že Corte suprema di cassazione (Najvyšší kasačný súd) a súdy rozhodujúce vo veci samej vykladajú vnútroštátnu právnu úpravu uplatniteľnú vo veci samej v tom zmysle, že dôkazné bremeno týkajúce sa nevedomosti o nezákonnosti pôvodu dotknutého vozidla nesie poškodená osoba ako skutočnosť, ktorá zakladá jej nárok na náhradu škody.

15 V tejto súvislosti Corte suprema di cassazione (Najvyšší kasačný súd) rozhodol, že uloženie povinnosti poškodenej osobe preukázať jej dobrú vieru patrí do miery voľnej úvahy, ktorou disponuje dotknutý členský štát v rámci vykonávania smernice 2009/103. Okrem toho cieľ sledovaný vnútroštátnym právom zostáva rovnaký ako cieľ sledovaný právom Únie, a to nepovoliť náhradu škody osobe, ktorá vedela o tom, že dotknuté vozidlo pochádza z krádeže.

16 Vnútroštátny súd preto považuje za užitočné položiť Súdnemu dvoru otázku týkajúcu sa výkladu článku 13 smernice 2009/103. Tento článok 13 totiž umožňuje členským štátom stanoviť, že orgán uvedený v článku 10 ods. 1 tejto smernice pristúpi k odškodneniu obete nehody spôsobenej odcudzeným vozidlom. Aj keď však vnútroštátny zákonodarca stanovil úlohu tohto orgánu, žiadne ustanovenie uvedenej smernice výslovne neuvádza, že dôkazné bremeno o tom, že

poškodená osoba vedela, že dotknuté vozidlo bolo prevádzkované protiprávne, nesie uvedený orgán. Článok 13 ods. 1 druhý pododsek 1 smernice 2009/103 sa v skutočnosti vzťahuje iba na špecifický prípad návrhu smerujúceho proti poisťovni.

17 Podľa tohto súdu však výklad článku 10 ods. 2 druhého pododseku smernice 2009/103 v spojení s článkom 13 ods. 2 tejto smernice naznačuje, že prináleží orgánu stanovenému v článku 10 ods. 1 uvedenej smernice, aby preukázal, že dotknuté vozidlo bolo odcudzené.

18 Rovnako všeobecná zásada, podľa ktorej má poškodený vždy právo na náhradu škody (*vulneratus ante omnia reficiendus*), ktorá je základom celej právnej úpravy Únie o povinnom poistení motorových vozidiel a na ktorej Súdny dvor často založil svoje rozhodnutia v tejto oblasti, tiež svedčí v prospech výkladu článku 13 smernice 2009/103 v tomto zmysle. Ak by teda *ratio legis* tohto článku 13 umožňovalo nevinnej poškodenej osobe získať prístup k spravodlivej náhrade škody, táto osoba by sotva mohla byť zaťažená povinnosťou preukázať okolnosť, ktorej preukázanie je takmer nemožné.

19 Okrem toho zásada efektivity práva Únie by mohla byť ohrozená, ak by osoba, ktorá sa domáha náhrady svojej škody, bola povinná predložiť dôkaz o negatívnej okolnosti, či dokonca o okolnosti, ktorej konštatovanie je takmer nemožné.

20 Napokon podľa vnútroštátneho súdu článok 13 smernice 2009/103 ešte nebol predmetom výkladu zo strany Súdneho dvora. Súdny dvor sa vyslovil len k výkladu skoršej právnej úpravy v danej oblasti, pričom opakovane rozhodol, že na právne ustanovenia alebo zmluvné ustanovenia, ktoré majú za následok vylúčenie uplatniteľnosti poistnej zmluvy, sa možno odvolávať voči poškodeným pri nehode len vtedy, „ak poisťovateľ môže preukázať, že osoby, ktoré dobrovoľne nastúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, vedeli, že bolo odcudzené“.

21 Za týchto podmienok Tribunale ordinario di Lodi (Všeobecný súd Lodi) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 13 smernice [2009/103] vykladať v tom zmysle, že v prípade dopravnej nehody, ktorej účastníkom bola osoba prepravovaná v odcudzenom vozidle, prináleží orgánu poverenému náhradou škody podľa článku 10 tejto smernice, aby preukázal, že poškodená osoba vedela o tom, že vozidlo bolo odcudzené?

2. V prípade kladnej odpovede, bráni takto vykladané ustanovenie právnej úprave, akou je talianska právna úprava, vykladaná a uplatňovaná v tom zmysle, že dôkazné bremeno znáša táto prepravovaná a poškodená osoba?“

O prejudiciálnych otázkach

22 Svojimi prejudiciálnymi otázkami, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 13 ods. 2 smernice 2009/103 vykladať v tom zmysle, že na jednej strane orgánu stanovenému v článku 10 ods. 1 tejto smernice prináleží, aby s cieľom zbaviť sa svojej povinnosti nahradiť škodu preukázal, že v prípade dopravnej nehody poškodená osoba, ktorá dobrovoľne nastúpila do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, vedela, že bolo odcudzené, a na druhej strane bráni vnútroštátnej judikatúre, ktorá vykladá vnútroštátnu právnu úpravu v tom zmysle, že v takejto situácii prináleží tejto osobe, aby na účely získania náhrady svojej škody preukázala, že nevedela o tom, že toto vozidlo bolo odcudzené.

23 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 pokrytá poistením.

24 V tejto súvislosti podľa článku 10 ods. 1 smernice 2009/103 každý členský štát zriadi alebo poverí orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody najmenej do výšky povinného poistenia za škodu na majetku alebo ujmy na zdraví spôsobené neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré nemalo splnené povinné poistenie stanovené v článku 3 tejto smernice.

25 Článok 13 ods. 2 prvý pododsek smernice 2009/103 stanovuje, že v prípade vozidiel odcudzených alebo získaných násilím členské štáty môžu ustanoviť, že orgán stanovený v článku 10 ods. 1 „zaplatí náhradu škody namiesto poisťovateľa za podmienok stanovených v odseku 1 tohto článku [13]“.

26 Treba uviesť, že zo znenia článku 13 ods. 2 prvého pododseku smernice 2009/103 výslovne vyplýva, že normotvorca Únie zamýšľal uplatniť na tento orgán podmienky a obmedzenia uplatniteľné na poisťovateľov podľa článku 13 ods. 1 tejto smernice.

27 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že Talianska republika si zvolila vyplatenie náhrady škody orgánom stanoveným v článku 10 ods. 1 smernice 2009/103 v prípade škôd spôsobených vozidlami uvedenými do prevádzky proti vôli ich majiteľa.

28 Ak si však členský štát zvolil vyplatenie náhrady škody týmto orgánom v prípade škôd spôsobených odcudzenými vozidlami, je tento orgán povinný v súlade s článkom 13 ods. 2 tejto smernice najmä dodržiavať podmienky stanovené v článku 13 ods. 1 uvedenej smernice.

29 V tejto súvislosti podľa článku 13 ods. 1 prvého pododseku smernice 2009/103 nemôže poisťovňa zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel odmietnuť odškodnenie tretích osôb poškodených pri dopravnej nehode spôsobenej poisteným vozidlom, odvolávajúc sa pritom na právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistení, vylučujúce z krytia poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú poškodeným tretím osobám škody v dôsledku používania alebo vedenia poisteného vozidla osobami, ktoré nie sú oprávnené viesť toto vozidlo, osobami, ktoré nie sú držiteľmi vodičského preukazu, alebo osobami, ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla (rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 33).

30 Odchylne od tohto prvého pododseku článok 13 ods. 1 druhý pododsek smernice 2009/103 stanovuje, že niektorí poškodení nemusia byť odškodnení poisťovňou vzhľadom na situáciu, ktorú sami vytvorili, a to v prípadoch, keď vozidlo, ktoré spôsobilo škodu, bolo použité alebo riadené osobami, ktoré na to nemali výslovné ani implicitné oprávnenie, a keď poškodené tretie osoby dobrovoľne nastúpili do tohto vozidla, pričom vedeli, že toto vozidlo bolo odcudzené (rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 34).

31 V tejto súvislosti treba uviesť, že vzhľadom na to, že článok 13 ods. 1 druhý pododsek smernice 2009/103 stanovuje výnimku zo všeobecného pravidla, toto ustanovenie sa musí vykladať reštriktívne (uznesenie z 13. októbra 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, bod 61 a citovaná judikatúra).

32 Akýkoľvek iný výklad by umožnil členským štátom obmedziť odškodnenie tretích osôb poškodených dopravnou nehodou na určité okolnosti, čomu má smernica 2009/103 práve zabrániť (uznesenie z 13. októbra 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, bod 62 a citovaná judikatúra).

33 Vzhľadom na tieto úvahy Súdny dvor rozhodol, že článok 13 ods. 1 prvý pododsek tejto smernice sa teda má vykladať v tom zmysle, že ustanovenie zákona alebo zmluvné ustanovenie obsiahnuté v poistnej zmluve, ktoré vylučuje z poistenia používanie alebo vedenie motorových vozidiel, možno uplatniť voči tretím osobám poškodeným pri dopravnej nehode len v prípadoch, keď poisťovateľ môže preukázať, že osoby dobrovoľne nastúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, s vedomím, že bolo odcudzené (uznesenie z 13. októbra 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, bod 63 a citovaná judikatúra).

34 Z toho vyplýva, že vzhľadom na znenie článku 13 ods. 2 smernice 2009/103, ak si členský štát zvolil vyplatenie náhrady škody orgánom stanoveným v článku 10 ods. 1 smernice 2009/103 v prípade škôd spôsobených odcudzenými vozidlami, prináleží tomuto orgánu, aby predložil dôkaz o tom, že poškodené osoby, ktoré dobrovoľne nastúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, vedeli, že toto vozidlo bolo odcudzené, aby sa za takýchto okolností mohli voči týmto poškodeným osobám dovolávať zákonného ustanovenia alebo zmluvného ustanovenia obsiahnutého v poistnej zmluve, ktoré vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidiel.

35 Toto konštatovanie je potvrdené tak kontextom, do ktorého patrí článok 13 ods. 2 smernice 2009/103, ako aj cieľmi, ktoré sleduje táto smernica, ktoré treba podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora zohľadniť v rámci výkladu tohto ustanovenia (pozri analogicky rozsudok z 18. decembra 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, bod 37).

36 Pokiaľ ide o kontext, do ktorého patrí článok 13 ods. 2 smernice 2009/103, záver, podľa ktorého predmetné dôkazné bremeno nesie orgán stanovený v článku 10 ods. 1 tejto smernice, je tiež v súlade s článkom 10 ods. 2 druhým pododsekom uvedenej smernice, podľa ktorého tomuto orgánu prináleží, aby na účely vylúčenia svojej intervencie v náhrade škody preukázal, že poškodené osoby, ktoré dobrovoľne nastúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu alebo ujmu, si boli vedomé, že toto vozidlo nebolo poistené. V takom prípade teda bremeno preukázania vedomosti o tom, že uvedené vozidlo nebolo poistené, nesie rovnako uvedený orgán, a nie poškodený pri dopravnej nehode.

37 Pokiaľ ide o ciele sledované smernicou 2009/103, je potrebné pripomenúť, ako uvádza odôvodnenie 1 smernice 2009/103, že táto smernica kodifikovala smernicu 72/166, druhú smernicu 84/5, tretiu smernicu 90/232, smernicu 2000/26 a smernicu 2005/14. Tieto smernice postupne spresňovali povinnosti členských štátov v oblasti povinného poistenia. Cieľom týchto smerníc je jednak zabezpečiť voľný pohyb tak motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na území Európskej únie, ako aj osôb vo vozidle, a jednak zabezpečiť porovnateľné zaobchádzanie s poškodenými účastníkmi nehôd spôsobených týmito vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Únie došlo k nehode (rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 29 a citovaná judikatúra).

38 Okrem toho z odôvodnení 2 a 20 smernice 2009/103 vyplýva, že táto smernica v podstate sleduje rovnaké ciele ako uvedené smernice (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 30 a citovanú judikatúru).

39 Vývoj právnej úpravy Únie v oblasti povinného poistenia ukazuje, že tento cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených týmito vozidlami normotvorca Únie konštantne sledoval a posilňoval (rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, bod 31 a citovaná judikatúra).

40 Vzhľadom na cieľ ochrany poškodených pri dopravných nehodách spôsobených motorovými vozidlami, ktorý sleduje smernica 2009/103, nemožno poškodenému pri dopravnej nehode uložiť, aby preukázal, že nevedel o skutočnosti, že vozidlo, do ktorého nastúpil, bolo odcudzené, keďže takéto dôkazné bremeno by bolo v rozpore s týmto cieľom.

41 Preto vzhľadom na informácie, ktoré má Súdny dvor k dispozícii, sa vnútroštátna judikatúra, ktorá kladie dôkazné bremeno preukázania nevedomosti o nelegitímnom pôvode vozidla, ktoré spôsobilo dopravnú nehodu, na obeť tejto nehody, ako skutočnosti zakladajúcej jej návrh na náhradu škody, nezdá byť v súlade s požiadavkami vyplývajúcimi z článku 13 ods. 2 smernice 2009/103, s výhradou overení, ktoré prináleží vykonať vnútroštátnemu súdu.

42 S cieľom poskytnúť vnútroštátnemu súdu užitočnú odpoveď je potrebné spresniť povinnosti, ktoré má vnútroštátny súd v prípade, že vnútroštátna judikatúra nie je v súlade s článkom 13 ods. 2 smernice 2009/103.

43 Treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sú vnútroštátne súdy pri uplatňovaní vnútroštátneho práva povinné vykladať ho v čo najväčšej možnej miere s ohľadom na znenie a účel predmetnej smernice tak, aby sa dosiahol ňou sledovaný výsledok, a takto konať v súlade s článkom 288 tretím odsekom ZFEÚ. Táto povinnosť konformného výkladu vnútroštátneho práva je totiž vnútorne spätá so systémom Zmluvy o FEÚ, keďže umožňuje vnútroštátnym súdom v rámci ich právomocí zaistiť úplnú účinnosť práva Únie pri rozhodovaní o sporoch, ktoré im boli predložené (rozsudok z 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 41 a citovaná judikatúra).

44 Okrem toho Súdny dvor už viackrát rozhodol, že zásada konformného výkladu vyžaduje, aby vnútroštátne súdy urobili všetko, čo je v ich právomoci, s tým, že zohľadnia vnútroštátne právo ako celok, a uplatnia výkladové metódy, ktoré toto právo uznáva, s cieľom zaručiť úplnú účinnosť predmetnej smernice a dospieť k riešeniu, ktoré je v súlade s účelom sledovaným touto smernicou (rozsudok z 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 42).

45 V tomto kontexte Súdny dvor rozhodol, že povinnosť konformného výkladu ukladá vnútroštátnym súdom vrátane tých, ktoré rozhodujú v poslednom stupni, v prípade potreby zmeniť ustálenú vnútroštátnu judikatúru, ak táto judikatúra vychádza z výkladu vnútroštátneho práva, ktorý je nezlučiteľný s cieľmi smernice. Vnútroštátny súd preto nemôže platne zastávať názor, že sa nachádza v situácii, keď nemôže vnútroštátne ustanovenie vykladať v súlade s právom Únie len z toho dôvodu, že toto ustanovenie bolo sústavne vykladané v zmysle, ktorý nie je zlučiteľný s týmto právom (pozri v tomto zmysle rozsudok z 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, body 43 a 44).

46 Vnútroštátnemu súdu teda prislúcha zabezpečiť plný účinok smernice 2009/103 a v prípade potreby neuplatniť z vlastnej iniciatívy výklad používaný talianskymi súdmi, pokiaľ tento výklad nie je zlučiteľný s právom Únie (pozri analogicky rozsudok z 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 44 a citovanú judikatúru).

47 Táto požiadavka konformného výkladu je však obmedzená všeobecnými právnymi zásadami, najmä zásadou právnej istoty, v tom zmysle, že nemôže slúžiť ako základ pre výklad vnútroštátneho práva *contra legem* (rozsudok z 5. marca 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, bod 45).

48 V tejto súvislosti, hoci Súdnemu dvoru neprináleží vyjadrovať sa k výkladu talianskeho práva, treba uviesť, že sa zdá, že podľa vnútroštátnej judikatúry uvedenej v návrhu na začatie prejudiciálneho konania vnútroštátne pravidlo, podľa ktorého predmetné dôkazné bremeno znáša poškodená osoba, nie je v článku 283 legislatívneho dekrétu č. 209 jasne vyjadrené. Ak je to skutočne tak, výklad v súlade so smernicou 2009/103 nemožno považovať za výklad *contra legem*.

49 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na položené otázky odpovedať tak, že článok 13 ods. 2 smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že na jednej strane orgánu stanovenému v článku 10 ods. 1 tejto smernice prináleží, aby s cieľom zbaviť sa svojej povinnosti nahradiť škodu preukázal, že v prípade dopravnej nehody poškodená osoba, ktorá dobrovoľne nastúpila do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, vedela, že bolo odcudzené, a na druhej strane bráni vnútroštátnej judikatúre, ktorá vykladá vnútroštátnu právnu úpravu v tom zmysle, že v takejto situácii prináleží tejto osobe, aby na účely získania náhrady svojej škody preukázala, že nevedela o tom, že toto vozidlo bolo odcudzené.

O trovách

50 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (deviata komora) rozhodol takto:

Článok 13 ods. 2 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:

na jednej strane orgánu stanovenému v článku 10 ods. 1 tejto smernice prináleží, aby s cieľom zbaviť sa svojej povinnosti nahradiť škodu preukázal, že v prípade dopravnej nehody poškodená osoba, ktorá dobrovoľne nastúpila do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, vedela, že bolo odcudzené, a na druhej strane bráni vnútroštátnej judikatúre, ktorá vykladá vnútroštátnu právnu úpravu v tom zmysle, že v takejto situácii prináleží tejto osobe, aby na účely získania náhrady svojej škody preukázala, že nevedela o tom, že toto vozidlo bolo odcudzené.

Podpisy