ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

30. června 2005 *

Ve věci C-537/03,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Korkein oikeus (Finsko) ze dne 19. prosince 2003, došlým Soudnímu dvoru dne 22. prosince 2003, v řízení

Katja Candolin,

Jari-Antero Viljaniemi,

Veli-Matti Paananen

proti

Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola,

* Jednací jazyk: finština.

Jarnu Ruokorantovi,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení P. Jann, předseda senátu, K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues (zpravodaj), E. Juhász a M. Ilešič, soudci,

generální advokát: L. A. Geelhoed,
vedoucí soudní kanceláře: H. von Holstein, náměstek vedoucího soudní kanceláře,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 19. ledna 2005,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za V.-M. Paananena M. Hunnakkem, asianajaja,

— za Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola M. Mäkeläou, jako zmocněncem,

— za finskou vládu T. Pynnä, jako zmocněnkyní,

— za německou vládu M. Lummou, jako zmocněncem,

— za rakouskou vládu E. Riedlem, jako zmocněncem,

— za švédskou vládu K. Norman, jako zmocněnkyní,

— za norskou vládu I. Djupvik, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s T. Nordbyem, advocate,

— za Komisi Evropských společenství E. Traversou a M. Huttunenem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 10. března 2005,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu druhé 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. L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3, dále jen „druhá směrnice") a 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. L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249, dále jen „třetí směrnice").

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi K. Candolin, jakož i J.-A. Viljaniemim a V.-M. Paananenem a pojišťovnou Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola (dále jen „Pohjola") a J. Ruokorantou, ohledně náhrady škody po nehodě vozidla, která jim má být vyplacena.

Právní rámec

Právní úprava Společenství

3 Podle čl. 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EEC 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 odpovědnosti pojištění (Úř. věst. L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10, dále jen „první směrnice"):

„Každý členský stát přijme [...] veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření."

4 Sedmý a devátý bod odůvodnění druhé směrnice zní takto:

„vzhledem k tomu, že je v zájmu poškozených, aby se účinky určitých ustanovení o vyloučení odpovědnosti omezovaly na vztah mezi pojistitelem a osobou, která za nehodu odpovídá [...];

[...]

vzhledem k tomu, že rodinným příslušníkům pojištěné osoby, řidiče nebo kterékoli jiné odpovídající [odpovědné] osoby je třeba poskytnout ochranu srovnatelnou s ochranou kterýchkoli jiných třetích osob, v každém případě u škody na zdraví".

5 Článek 2 odst. 1 téže druhé směrnice stanoví:

„Každý členský stát přijme potřebná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení [ustanovení práva] či smluvní ujednání obsažené v pojistce vydané podle čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel:

— osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímo oprávněny, nebo

— osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovoloval řídit dotyčné vozidlo, nebo

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

Ustanovení či ujednání uvedená v první odrážce 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.

[...]"

6 Článek 1 třetí směrnice stanoví:

„Aniž je dotčen čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 84/5/EHS, kryje pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.

[...]"

Vnitrostátní právní úprava

7 V době rozhodné z hlediska skutečností v původním řízení zněl čl. 7 odst. 1 a 3 zákona o pojištění provozu motorových vozidel [liikennevakuutuslaki (279/1959)] ze dne 26. června 1959, ve znění zákona 656/1994, takto:

„1. Pokud se osoba poškozená dopravní nehodou podílela na jejím vzniku, může jí být odmítnuta nebo snížena výplata náhrady škod jiných než utrpěné škody na zdraví, podle jí způsobeného zavinění, podle způsobu řízení vozidla a podle dalších okolností, které vedly ke vzniku škody. Pokud osoba způsobila utrpěnou škodu na zdraví, ať úmyslně či z hrubé nedbalosti, bude jí vyplacena náhrada škody pouze v rozsahu, v němž se na vzniku škody podílely ostatní okolnosti.

[...]

3. Pokud osoba způsobila utrpěnou škodu na zdraví při řízení vozidla, přičemž v době řízení či poté byla její míra alkoholu v krvi alespoň 1,2 promile nebo její míra alkoholu na litr vydechnutého vzduchu alespoň 0,6 mg, anebo způsobila škodu při řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky, takže její schopnost bezchybně reagovat byla výrazně oslabena, výplata náhrady škody je krytá pojištěním

pouze tehdy, pokud pro to existuje zvláštní důvod. Výše uvedená ustanovení týkající se práva na výplatu náhrady škody řidiči jsou rovněž použitelná na osobu cestující ve vozidle v době vzniku škody, ačkoliv znala nebo měla znát stav řidiče."

8 V návaznosti na odůvodněné stanovisko zaslané dne 20. března 2002 Komisí Evropských společenství Finské republice byla druhá věta téhož čl. 7 odst. 3 změněna zákonem 548/2002. Podle tohoto nového ustanovení:

„Výplata náhrady škody osobě cestující v době vzniku škody ve vozidle, jehož řidič jevil známky popsané v tomto odstavci, může být přiměřeně snížena na základě jejího vlastního podílu na škodě."

9 Od nabytí účinnosti zákona 1144/2002 dne 1. února 2003 zní čl. 7 odst. 1 zákona o pojištění provozu motorových vozidel takto:

„Jestliže se osoba úmyslně podílela na vzniku utrpěné škody na zdraví, bude jí vyplacena náhrada škody pouze v tom rozsahu, v němž se na vzniku škody podílely

ostatní okolnosti. Pokud se osoba podílela na vzniku utrpěné škody na zdraví z hrubé nedbalosti, může jí být odmítnuta nebo snížena výplata náhrady škody, pokud je toto vzhledem k okolnostem spravedlivé."

Spor v původním řízení a předběžné otázky

10 Dne 21. dubna 1997 cestovala T. Candolin, matka K. Candolin, jakož i J.-A. Viljaniemi a V.-M. Paananen vozidlem posledně uvedeného, které tehdy řídil J. Ruokoranta. Během této cesty došlo k dopravní nehodě, která způsobila smrt T. Candolin, jakož i vážná zranění ostatních cestujících.

11 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že řidič i ostatní cestující byli ve stavu opilosti.

12 Porin käräjäoikeus (soud prvního stupně Pori) odsoudil J. Ruokorantu k trestu odnětí svobody a uložil mu nahradit K. Candolin, jakož i J.-A. Viljaniemiovi a V.-M. Paananenovi škodu. Co se týče otázky výplaty náhrady škody pojišťovnou Pohjola, tento soud, maje za to, že osoby cestující ve vozidle si měly všimnout stavu

opilosti řidiče, rozhodl, že v zásadě žádná z nich nemá podle čl. 7 odst. 3 zákona o pojištění provozu motorových vozidel, ve znění zákona 656/1994, právo na vyplacení náhrady škody uvedenou pojišťovnou. Pokud však ve smyslu tohoto ustanovení existoval „zvláštní důvod" pro výplatu náhrady škody, bylo by možné výplatu na Pohjola vymáhat. Vzhledem k utrpěnému těžkému zranění V.-M. Paananena a ke skutečnosti, že J. Ruokorantovi se vzhledem k jeho finanční situaci pravděpodobně nepodaří vyplatit náhradu škody, Porin käräjäoikeus rozhodl, že Pohjola by měla vyplatit náhradu této škody. Naproti tomu se domníval, že v případě K. Candolin a J.-A. Viljaniemiho se nelze dovolat žádného „zvláštního důvodu".

13 Po podání odvolání Turun hovioikeus (odvolací soud Turku) rozhodl, že Pohjola by neměla vyplatit ani náhradu škody, jíž byl J. Ruokoranta dlužen V.-M. Paananenovi.

14 Katja Candolin, jakož i J.-A. Viljaniemi a V.-M. Paananen tedy podali mimořádný opravný prostředek proti rozsudku Turun hovioikeus ke Korkein oikeus (Nejvyšší soud). Domáhají se, aby výplata jejich náhrady škody byla kryta pojišťovnou na základě pojištění provozu motorových vozidel. Pohjola zpochybňuje, že by měla povinnost náhrady škody s odůvodněním, že jestliže osoba cestující ve vozidle do něj nastoupila, vědoma si toho, že existuje nebezpečí vzniku škody vyšší, než je běžné, musí nést odpovědnost za své jednání.

15 Korkein oikeus, maje za to, že právní předpisy ve znění účinném v rozhodné době je třeba vykládat v souladu s právem Společenství, se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Omezuje článek 1 třetí směrnice [...], podle kterého pojištění kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla, nebo jiný akt či zásada práva Společenství možnost vzít ve vnitrostátním právu v úvahu dopad podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku utrpěné škody během přezkumu jejího práva na výplatu náhrady škody z povinného pojištění provozu motorového vozidla?

2) Je na základě jednání osoby cestující ve vozidle odmítnutí nebo omezení jejího práva na výplatu náhrady škody, utrpěné následkem nehody, z povinného pojištění v souladu s právem Společenství, a to v jakékoli jiné situaci, než je situace uvedená v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci druhé směrnice [...]? Může tomu tak být například v případě, kdy osoba nastoupila do vozidla přesto, že si mohla povšimnout, že nebezpečí nehody a škody bylo větší než obvykle?

3) Brání právo Společenství tomu, aby byl stav opilosti řidiče vzat v úvahu jakožto skutečnost ovlivňující jeho schopnost řídit naprosto bezpečně motorové vozidlo?

4) Brání právo Společenství posoudit přísněji právo majitele vozidla na výplatu náhrady utrpěné škody z povinného pojištění v případě, že jej nechal řídit osobou ve stavu opilosti, než právo ostatních osob cestujících ve vozidle?"

K předběžným otázkám

16 Podstatou těchto otázek předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec druhé směrnice a článek 1 třetí směrnice brání vnitrostátní právní úpravě, která z důvodu podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku utrpěné škody umožňuje odmítnutí či omezení výplaty náhrady škody uplatněné z povinného pojištění provozu motorového vozidla, a zda je odpověď odlišná v případě, kdy je osoba cestující ve vozidle jeho majitelem.

17 Úvodem je třeba připomenout, že první, druhá a třetí směrnice jednak zajišťují volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Společenství, tak osob, které jimi cestují, a jednak zaručují, že s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bude zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, ve kterém místě Společenství k nehodě dojde (rozsudek ze dne 28. března 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, s. I-1829, bod 13).

18 Ve světle cíle ochrany poškozených Soudní dvůr rozhodl, že čl. 3 odst. 1 první směrnice brání tomu, aby se pojišťovatel mohl opírat o právní předpisy nebo smluvní ujednání za účelem odmítnutí vyplatit náhradu škody třetím osobám poškozeným nehodou pojištěného vozidla (výše uvedený rozsudek Ruiz Bernáldez, bod 20).

19 Soudní dvůr rovněž rozhodl, že čl. 2 odst. 1 první pododstavec druhé směrnice pouze připomíná tuto povinnost, co se týče předpisů nebo ustanovení pojistky vylučujících z pojištění užívání či řízení vozidel ve zvláštních případech (osobami, které nejsou k řízení vozidla oprávněny, osobami bez řidičského průkazu nebo osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla) (výše uvedený rozsudek Ruiz Bernáldez, bod 21).

20 Jako výjimku z této povinnosti druhý pododstavec uvedeného čl. 2 odst. 1 stanoví, že určitým poškozeným nemusí být s ohledem na situaci, kterou sami způsobili, vyplacena pojistitelem náhrada škody (osobám, které do vozidla nastoupily, ač věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno) (výše uvedený rozsudek Ruiz Bernáldez, bod 21).

21 Protože se však jedná o ustanovení, které stanoví výjimku z obecného pravidla, musí být čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec druhé směrnice vykládán striktně.

22 Jak právem uvedl generální advokát v bodě 42 svého stanoviska, jakýkoliv jiný výklad by členským státům umožnil omezit za určitých okolností výplatu náhrady škody třetím osobám poškozeným dopravní nehodou, přičemž cílem uvedených směrnic je právě tomu zabránit.

23 Z toho vyplývá, že čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec druhé směrnice musí být vykládán tak, že ustanovení práva či smluvní ujednání obsažené v pojistce, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel, může být namítáno vůči třetím osobám poškozeným dopravní nehodou pouze tehdy, může-li pojistitel prokázat, že osoby do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, ač věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno.

24 Co se týče odmítnutí či omezení práva na výplatu náhrady škody uplatněné z povinného pojištění provozu motorového vozidla z toho důvodu, že se poškozená osoba cestující ve vozidle podílela na škodě, z cílů první, druhé i třetí směrnice, jakož i z jejich znění vyplývá, že neharmonizují režimy občanskoprávní odpovědnosti členských států a že za současného stavu práva Společenství si mohou členské státy stanovit režim občanskoprávní odpovědnosti použitelný na nehody způsobené provozem vozidel (rozsudek ze dne 14. září 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, s. I-6711, body 23 a 29).

25 V tomto ohledu Pohjola, jakož i finská, německá, rakouská a norská vláda tvrdí, že právo Společenství nestanoví žádné omezení posouzení, podle vnitrostátního práva

občanskoprávní odpovědnosti, dosahu podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku utrpěné škody.

26 Takový argument nelze přijmout.

27 Členské státy musí vykonávat své pravomoci při respektování práva Společenství a konkrétně čl. 3 odst. 1 první směrnice, čl. 2 odst. 1 druhé směrnice a článku 1 třetí směrnice, jejichž cílem je zaručit, aby povinné pojištění provozu motorových vozidel umožnilo všem osobám cestujícím ve vozidle, které byly poškozeny nehodou, aby jim byla vyplacena náhrada utrpěné škody.

28 Ustanovení vnitrostátního práva o výplatě náhrady škody z nehod způsobených provozem vozidla tedy nemohou uvedená ustanovení zbavit jejich užitečného účinku.

29 Tak by tomu bylo zejména v případě, pokud by vnitrostátní právní úprava, definovaná na základě obecných a abstraktních kritérií pouze na základě podílu

osoby cestující ve vozidle na vzniku škody buď odmítla osobě cestující ve vozidle její právo na výplatu náhrady škody z povinného pojištění provozu motorového vozidla nebo takové právo nepřiměřeně omezila.

30 Rozsah výplaty náhrady škody poškozenému může být na základě individuálního posouzení omezen pouze za výjimečných okolností.

31 V rámci posouzení existence takových okolností a přiměřenosti omezení výplaty náhrady škody, které je v pravomoci vnitrostátního soudu, nemá skutečnost, že dotčená osoba cestující ve vozidle je majitelem vozidla, jehož řidič nehodu způsobil, žádný dopad.

32 Když článek 1 třetí směrnice totiž stanoví, že pojištění občanskoprávní odpovědnosti týkající se provozu vozidel kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, zavádí pouze rozlišení mezi řidičem vozidla a ostatními osobami cestujícími ve vozidle.

33 Kromě toho cíle ochrany připomenuté v bodech 18 až 20 tohoto rozsudku ukládají, aby právní situace majitele vozidla, který se nacházel ve vozidle v době nehody nikoliv jako řidič, ale jako osoba cestující ve vozidle, byla postavena na roveň právní situaci ostatních osob cestujících ve vozidle, které byly nehodou poškozeny.

34 Tento výklad je potvrzen vývojem právních předpisů Společenství. Sedmý bod odůvodnění druhé směrnice uvádí, že je v zájmu poškozených, aby se účinky určitých ustanovení o vyloučení odpovědnosti omezovaly na vztah mezi pojistitelem a osobou, která za nehodu odpovídá. Jak vyplývá z devátého bodu odůvodnění této směrnice, za účelem poskytnutí ochrany srovnatelné s ochranou ostatních třetích osob poškozených nehodou rozšířil článek 3 téže směrnice krytí pojištění na škody na zdraví rodinným příslušníkům pojištěné osoby, řidiče nebo kterékoliv jiné odpovědné osoby. Článek 1 třetí směrnice obsahuje ještě širší definici, když stanoví výplatu náhrady škod na zdraví všem osobám cestujícím ve vozidle, s výjimkou řidiče. Majiteli vozidla coby osobě cestující ve vozidle tedy přísluší výplata náhrady škody.

35 S ohledem na výše uvedené úvahy je namístě odpovědět na položené otázky tak, že za takových okolností, jaké jsou okolnosti ve věci v původním řízení, čl. 2 odst. 1 druhé směrnice a článek 1 třetí směrnice brání vnitrostátní právní úpravě, která umožňuje odmítnutí či nepřiměřené omezení výplaty náhrady škody z povinného pojištění provozu motorového vozidla na základě podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku utrpěné škody. Skutečnost, že dotčená osoba cestující ve vozidle je majitelem vozidla, jehož řidič nehodu způsobil, nemá žádný dopad.

K nákladům řízení

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

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

Za takových okolností, jako jsou okolnosti ve věci v původním řízení, čl. 2 odst. 1 druhé 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, a článek 1 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, brání vnitrostátní právní úpravě, která umožňuje odmítnutí či nepřiměřené omezení výplaty náhrady škody z povinného pojištění provozu motorového vozidla na základě podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku utrpěné škody. Skutečnost, že dotčená osoba cestující ve vozidle je majitelem vozidla, jehož řidič nehodu způsobil, nemá žádný dopad.

Podpisy.