ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 30. júna 2005 *

Vo veci C-537/03,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Korkein oikeus (Fínsko) z 19. decembra 2003 a doručený Súdnemu dvoru 22. decembra 2003, ktorý súvisí s konaním:

Katja Candolin,

Jari-Antero Viljaniemi,

Veli-Matti Paananen

proti

Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola,

* Jazyk konania: fínčina.

Jarno Ruokoranta,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory P. Jann, sudcovia K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues (spravodajca), E. Juhász a M. Ilešič,

generálny advokát: L. A. Geelhoed,
tajomník: H. von Holstein, zástupca tajomníka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 19. januára 2005,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— pán Paananen, v zastúpení: M. Hunnakko, asianajaja,

— Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, v zastúpení: M. Mäkelä, splnomocnený zástupca,

— fínska vláda, v zastúpení: T. Pynnä, splnomocnená zástupkyňa,

— nemecká vláda, v zastúpení: M. Lumma, splnomocnený zástupca,

— rakúska vláda, v zastúpení: E. Riedl, splnomocnený zástupca,

— švédska vláda, v zastúpení: K. Norman, splnomocnená zástupkyňa,

— nórska vláda, v zastúpení: I. Djupvik, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci T. Nordby, advocate,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: E. Traversa a M. Huttunen, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 10. marca 2005,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu druhej smernice 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, ďalej len „druhá smernica") a tretej smernice 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, ďalej len „tretia smernica").

2 Tento návrh bol podaný v súvislosti so sporom medzi pani K. Candolin, ako aj pánmi Viljaniemim a Paananenom, a poisťovacou spoločnosťou Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola (ďalej len „Pohjola") a pánom Ruokorantom o odškodnenie, ktoré sa im malo poskytnúť po automobilovej nehode.

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

3 Podľa článku 3 ods. 1 smernice 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, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10, ďalej len „prvá smernica"):

„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 4 všetky primerané 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 týchto opatrení."

4 Siedme a deviate odôvodnenia druhej smernice znejú takto:

„Keďže je v záujme poškodených, aby boli účinky určitých výnimiek obmedzené na vzťah medzi poisťovateľom a osobou zodpovednou za nehodu; ...

...

keďže rodinným príslušníkom poisteného, vodičovi alebo akejkoľvek inej zodpovednej osoby, by mala byť zabezpečená ochrana porovnateľná s ochranou poskytovanou tretím stranám, v každom prípade, pokiaľ ide o ich osobné ujmy".

5 Článok 2 ods. 1 druhej smernice stanovuje:

„Každý členský štát prijme vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistnej zmluve vydanej v súlade s článkom 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS, ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

— osobami, ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené,

alebo

— osobami, ktoré nevlastnia preukaz umožňujúci im viesť príslušné vozidlo,

alebo

— osobami, ktoré nezabezpečili zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla,

sa považujú pre účely článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb, poškodených nehodou.

Avšak právne predpisy alebo ustanovenia uvedené v prvej zarážke sa 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.

...“

6 Článok 1 tretej smernice stanovuje:

„Bez toho, aby bol dotknutý druhý pododsek článku 2 ods. 1 smernice 84/5/EHS, poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúce z prevádzky vozidla.

...“

Vnútroštátna právna úprava

7 V čase, keď nastali skutkové okolnosti vnútroštátneho sporu, § 7 ods. 1 a 3 zákona o poistení motorových vozidiel [liikennevakuutuslaki (279/1959)] z 26. júna 1959, v znení zákona 656/1994, znel takto:

„1. Ak ten, kto utrpel ujmu pri dopravnej nehode, sám prispel k jej vzniku, odškodnenie utrpenej ujmy inej ako na zdraví môže byť vylúčené alebo znížené podľa druhu zavinenia, spôsobu riadenia motorového vozidla a iných okolností, ktoré viedli k nehode. Ak táto osoba spôsobila ujmu na zdraví, ktorú utrpela, úmyselne alebo z nedbanlivosti, bude jej poskytnutá náhrada škody iba do tej miery, do akej iné okolnosti prispeli k vzniku ujmy.

...

3. Ak si osoba spôsobila ujmu na zdraví, ktorú utrpela, riadením motorového vozidla tak, že v čase riadenia alebo potom dosiahol alkohol v jej krvi aspoň 1,2 promile alebo pri nafúkaní vzduch obsahoval aspoň 0,6 miligramov alkoholu na liter vydýchnutého vzduchu, alebo ak spôsobila nehodu pod vplyvom alkoholu a/alebo inej omamnej látky, ktorá značne oslabila jej schopnosť konať bez toho, aby sa

dopustila chyby, poistka pokrýva odškodnenie iba vtedy, ak na to existuje osobitný dôvod. Vyššie uvedené ustanovenia o práve na odškodnenie vodiča sa tiež použijú na spolujazdca, ktorý sa nachádzal vo vozidle v čase nehody, ak poznal alebo mal poznať stav vodiča."

8 Na základe odôvodneného stanoviska Komisie Európskych spoločenstiev zaslaného Fínskej republike 20. marca 2002 bola druhá veta § 7 ods. 3 zmenená a doplnená zákonom 548/2002. Podľa tohto nového ustanovenia:

„Odškodnenie spolujazdca, ktorý sa v čase nehody nachádzal vo vozidle, ktoré riadil vodič v stave opísanom v predchádzajúcom odseku, môže byť primerane znížené na základe jeho vlastnej účasti na ujme."

9 Od nadobudnutia účinnosti zákona 1144/2002, t. j. od 1. februára 2003, znie § 7 ods. 1 zákona o poistení motorových vozidiel takto:

„Ak osoba úmyselne prispela k ujme na zdraví, ktorú utrpela, bude jej poskytnuté odškodnenie iba do tej miery, do akej iné okolnosti prispeli k vzniku ujmy. Ak osoba

vážnou nedbanlivosťou prispela k ujme na zdraví, ktorú utrpela, môže byť jej odškodnenie vylúčené alebo znížené, ak je to spravodlivé so zreteľom na okolnosti."

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

10 Pani T. Candolin, matka pani K. Candolin, a páni Viljaniemi a Paananen spolu cestovali 21. apríla 1997 v aute pána Paananena, ktoré riadil v ten deň pán Ruokoranta. V priebehu tejto cesty došlo k dopravnej nehode, pri ktorej zomrela pani T. Candolin a ostatní spolujazdci utrpeli ťažké zranenia.

11 Z rozhodnutia o začatí prejudiciálneho konania vyplýva, že vodič a všetci spolujazdci boli v stave opilosti.

12 Porin käräjäoikeus (súd prvého stupňa v Pori) odsúdil pána Ruokorantu na trest odňatia slobody a uložil mu povinnosť nahradiť škodu panej K. Candolin, ako aj pánom Viljaniemimu a Paananenovi. Čo sa týka otázky odškodnenia poisťovateľom Pohjola, tento súd usúdil, že spolujazdci si mali všimnúť, že vodič je opitý,

a rozhodol, že v zásade žiaden z nich nemá nárok podľa § 7 ods. 3 zákona o poistení motorových vozidiel, v znení zákona 656/1994, na odškodnenie zo strany uvedenej poisťovacej spoločnosti. Ak však existuje v zmysle tohto ustanovenia „osobitný dôvod" na odškodnenie, Pohjola môže byť povinná poskytnúť toto odškodnenie. So zreteľom na vážne zranenia pána Paananena a skutočnosť, že pán Ruokoranta vzhľadom na svoje finančné pomery nebude pravdepodobne schopný zaplatiť mu náhradu škody, Porin käräjäoikeus rozhodol, že Pohjola ju musí zaplatiť. Naproti tomu usúdil, že vo vzťahu k pani K. Candolin a pánovi Viljaniemimu sa nemožno dovolávať žiadneho „osobitného dôvodu".

13 V odvolacom konaní Turun hovioikeus (odvolací súd v Turku) rozhodol, že škodu, ktorú bol pán Ruokoranta povinný nahradiť pánovi Paananenovi, nemôže miesto neho zaplatiť Pohjola.

14 Pani K. Candolin, ako aj páni Viljaniemi a Paananen potom podali dovolanie proti rozsudku Turun hovioikeus na Korkein oikeus (Najvyšší súd). Navrhujú, aby ich náhrada škody bola zaplatená poisťovacou spoločnosťou na základe poistenia motorového vozidla. Pohjola namieta proti povinnosti odškodnenia z dôvodu, že ak spolujazdec nastúpi do vozidla, vediac, že riziko nehody je vyššie ako obvykle, musí tiež niesť zodpovednosť za svoje konanie.

15 Korkein oikeus usúdiac, že právna úprava platná v čase skutkových okolností sa musí vykladať v súlade s právom Spoločenstva, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Obmedzuje článok 1 tretej smernice..., podľa ktorého poistenie pokrýva zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča, vyplývajúcu z prevádzky vozidla, alebo iný akt alebo zásada Spoločenstva možnosť zohľadniť vo vnútroštátnom práve dôsledky účasti spolujazdca na vzniku ujmy, ktorú utrpel, pri posudzovaní jeho práva na odškodnenie vyplývajúce z povinného poistenia motorového vozidla?

2. Je v súlade s právom Spoločenstva v prípade odlišnom od prípadu, ktorý upravuje článok 2 ods. 1 druhý pododsek druhej smernice..., na základe správania sa spolujazdca vylúčiť alebo obmedziť jeho práva na odškodnenie prostredníctvom povinného poistenia ujmy, ktorú utrpel pri nehode? Môže to tak byť napríklad v prípade, že osoba nastúpila do vozidla, aj keď si mohla všimnúť, že riziko nehody a ujmy je vyššie ako obvykle?

3. Odporuje právu Spoločenstva zohľadniť stav opilosti vodiča ako prvok, ktorý má vplyv na jeho schopnosť bezpečne riadiť motorové vozidlo?

4. Odporuje právu Spoločenstva posudzovať právo na odškodnenie prostredníctvom povinného poistenia utrpenej ujmy na zdraví majiteľom vozidla, ktorý povolil opitej osobe riadiť jeho vozidlo, prísnejšie ako právo ostatných spolujazdcov?"

O prejudiciálnych otázkach

16 Týmito otázkami, ktoré je potrebné preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či vnútroštátna právna úprava umožňuje na základe účasti spolujazdca na ujme, ktorú utrpel, vylúčenie alebo obmedzenie odškodnenia prostredníctvom povinného poistenia vozidla v rozpore s článkom 2 ods. 1 druhým pododsekom druhej smernice a článkom 1 tretej smernice a či je odpoveď na otázku odlišná, ak je spolujazdec majiteľom vozidla.

17 Na úvod treba pripomenúť, že prvá, druhá a tretia smernica smerujú na jednej strane k zabezpečeniu voľného pohybu tak vozidiel bežne nachádzajúcich sa na území Spoločenstva, ako aj osôb na ich palube, a na druhej strane k zabezpečeniu porovnateľného zaobchádzania s obeťami nehôd spôsobených motorovými vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Spoločenstva došlo k nehode (rozsudok z 28. marca 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Zb. s. I-1829, bod 13).

18 Vo svetle cieľa ochrany obetí Súdny dvor rozhodol, že článok 3 ods. 1 prvej smernice bráni poisťovateľovi v možnosti odvolať sa na právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia v snahe vylúčiť odškodnenie tretích osôb poškodených nehodou spôsobenou poisteným vozidlom (rozsudok Ruiz Bernáldez, už citovaný, bod 20).

19 Súdny dvor už rozhodol, že článok 2 ods. 1 prvý pododsek druhej smernice iba pripomína túto povinnosť vo vzťahu k právnym predpisom a zmluvným ustanoveniam obsiahnutým v poistnej zmluve, ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidiel v osobitných prípadoch (osobami, ktoré nie sú na to oprávnené, ktoré nemajú vodičský preukaz alebo ktoré nezabezpečili zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti vozidla) (rozsudok Ruiz Bernáldez, už citovaný, bod 21).

20 Odchylne od tejto povinnosti druhý pododsek uvedeného článku 2 ods. 1 stanovuje, že niektoré obete nemusia byť odškodnené poisťovateľom vzhľadom na okolnosti, ktoré sami vyvolali (osoby, ktoré nastúpili do vozidla, vediac, že je odcudzené) (rozsudok Ruiz Bernáldez, už citovaný, bod 21).

21 Keďže ide o ustanovenie, ktoré stanovuje výnimku zo všeobecného pravidla, článok 2 ods. 1 druhý pododsek sa musí vykladať reštriktívne.

22 Ako správne zdôraznil generálny advokát v bode 42 svojich návrhov, akýkoľvek iný výklad by umožnil členským štátom obmedziť odškodnenie tretích osôb poškodených dopravnými nehodami na určité okolnosti, čo sa snažia vylúčiť uvedené smernice.

23 Z uvedeného vyplýva, že článok 2 ods. 1 druhý pododsek druhej smernice sa má vykladať v tom zmysle, že právny predpis alebo zmluvné ustanovenie obsiahnuté v poistnej zmluve, ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidla, sa môže použiť na tretie osoby, obete dopravnej nehody, iba vtedy, ak poisťovateľ môže preukázať, že osoby dobrovoľne nastúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, s vedomím, že vozidlo je odcudzené.

24 Vo vzťahu k vylúčeniu alebo obmedzeniu odškodnenia prostredníctvom povinného poistenia vozidla z dôvodu účasti na ujme spolujazdca, ktorý je obeťou nehody, z predmetu prvej, druhej a tretej smernice, ako aj z ich znenia vyplýva, že ich cieľom nie je harmonizácia zodpovednosti za škodu členských štátov a že podľa súčasného práva Spoločenstva členské štáty môžu voľne upraviť zodpovednosť za škodu uplatniteľnú na nehody vyplývajúce z prevádzky motorových vozidiel (rozsudok zo 14. septembra 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Zb. s. I-6711, body 23 a 29).

25 V tejto súvislosti Pohjola, ako aj fínska, nemecká, rakúska a nórska vláda tvrdia, že právo Spoločenstva nestanovuje žiadne obmedzenie pri posudzovaní významu účasti

spolujazdca na vzniku ujmy, ktorú utrpel, podľa vnútroštátneho práva o občianskoprávnej zodpovednosti za škodu.

26 Toto tvrdenie nemôže byť prijaté.

27 Členské štáty musia vykonávať svoje právomoci v súlade s právom Spoločenstva, a teda s článkom 3 ods. 1 prvej smernice, článkom 2 ods. 1 druhej smernice a článkom 1 tretej smernice, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby povinné poistenie vozidiel umožnilo všetkým spolujazdcom, obetiam nehody spôsobenej vozidlom, odškodnenie za ujmu, ktorú utrpeli.

28 Vnútroštátne ustanovenia, ktoré upravujú odškodnenie nehôd vyplývajúcich z prevádzky motorových vozidiel, nemôžu obrať uvedené ustanovenia o ich potrebný účinok.

29 Tak by to bolo v prípade, ak by na základe účasti spolujazdca na vzniku ujmy vnútroštátna právna úprava definovaná na všeobecných a abstraktných zásadách

vylučovala pre spolujazdca právo na odškodnenie prostredníctvom povinného poistenia vozidla, alebo by takéto právo neprimerane obmedzovala.

30 Odškodnenie poškodeného môže byť obmedzené iba vo výnimočných prípadoch na základe konkrétneho posúdenia.

31 Pri posudzovaní existencie týchto výnimočných prípadov a primeranosti obmedzenia odškodnenia vykonanom vnútroštátnym sudcom nemá skutočnosť, že dotknutý spolujazdec je majiteľom vozidla, ktorého vodič spôsobil nehodu, žiaden dôsledok.

32 Článok 1 tretej smernice iba stanovuje rozlíšenie medzi vodičom a ostatnými spolujazdcami, pretože určuje, že uvedené poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča.

33 Okrem toho z cieľov ochrany spomínaných v bodoch 18 až 20 tohto rozsudku vyplýva, že právne postavenie majiteľa vozidla, ktorý sa v ňom nachádzal v čase nehody ako spolujazdec, sa považuje za postavenie ktoréhokoľvek iného spolujazdca poškodeného nehodou.

34 Tento výklad podporuje vývoj právnej úpravy Spoločenstva. Siedme odôvodnenie druhej smernice uvádza, že je v záujme poškodených, aby boli účinky určitých výnimiek obmedzené na vzťah medzi poisťovateľom a osobou zodpovednou za nehodu. S cieľom zabezpečiť im porovnateľnú ochranu s ochranou poskytovanou tretím osobám — obetiam, ako to vyplýva z deviateho odôvodnenia tejto smernice, článok 3 tejto smernice rozširuje rozsah pokrytia poistkou na ujmu na zdraví rodinných príslušníkov poistenej osoby alebo inej zodpovednej osoby. Článok 1 tretej smernice upravuje ešte širšiu ochranu tým, že stanovuje odškodnenie ujmy na zdraví spôsobenej všetkým cestujúcim okrem vodiča. Majiteľ vozidla ako spolujazdec teda nie je vylúčený z odškodnenia.

35 So zreteľom na vyššie uvedené úvahy je potrebné odpovedať na položené otázky tak, že za okolností, akými sú okolnosti vnútroštátneho konania, je vnútroštátna právna úprava, ktorá umožňuje na základe účasti spolujazdca na ujme, ktorú utrpel, vylúčenie alebo neprimerané obmedzenie odškodnenia prostredníctvom povinného poistenia vozidla, v rozpore s článkom 2 ods. 1 druhej smernice a článkom 1 tretej smernice. Skutočnosť, že dotknutý spolujazdec je majiteľom vozidla, ktorého vodič spôsobil nehodu, nemá žiaden dôsledok.

O trovách

36 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 (prvá komora) rozhodol takto:

Za okolností, akými sú okolnosti vnútroštátneho konania, je vnútroštátna právna úprava, ktorá umožňuje na základe účasti spolujazdca na ujme, ktorú utrpel, vylúčenie alebo neprimerané obmedzenie odškodnenia prostredníctvom povinného poistenia vozidla, v rozpore s článkom 2 ods. 1 druhej smernice Rady 84/5/EHS z 30. decembra 1983 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a článkom 1 tretej smernice Rady 90/232/EHS zo 14. mája 1990 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Skutočnosť, že dotknutý spolujazdec je majiteľom vozidla, ktorého vodič spôsobil nehodu, nemá žiaden dôsledok.

Podpisy