ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

17. března 2011 *

Ve věci C-484/09,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Tribunal da Relação do Porto (Portugalsko) ze dne 24. listopadu 2009, došlým Soudnímu dvoru dne 30. listopadu 2009, v řízení

Manuel Carvalho Ferreira Santos

proti

Companhia Europeia de Seguros SA,

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení J.N. Cunha Rodrigues, předseda senátu, A. Arabadžev (zpravodaj), A. Rosas, A. Ó Caoimh a P. Lindh, soudci,

* Jednací jazyk: portugalština.

generální advokátka: V. Trstenjak,
vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za portugalskou vládu L. Inez Fernandesem, jako zmocněncem,

– za německou vládu T. Henzem a J. Möllerem, jako zmocněnci,

– za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s L. Ventrellou, avvocato dello Stato,

– za rakouskou vládu C. Pesendorfer, jako zmocněnkyní,

– za Evropskou komisi N. Yerrell a M. Telles Romão, jako zmocněnkyněmi,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 7. prosince 2010,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících 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“), 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 (Úř. věst. 1984, L 8, s. 17; Zvl. vyd. 06/07, s. 3, dále jen „druhá směrnice“) a článku 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 (JO L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249, dále jen „třetí směrnice“).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi M. Carvalho Ferreira Santosem (dále jen „M. Carvalho“) a Companhia Europeia de Seguros SA (dále jen „Europeia de Seguros“), v němž se M. Carvalho domáhá, aby mu uvedená pojišťovna poskytla odškodnění z titulu občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel za škodu, která mu vznikla při srážce jeho motorového vozidla a vozidla, jehož občanskoprávní odpovědnost je kryta pojištěním uzavřeným u Europeia de Seguros.

Právní rámec

Právo Unie

3 Podle čl. 3 odst. 1 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 [bude] kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření."

4 Článek 2 odst. 1 druhé směrnice stanoví:

„Každý členský stát přijme potřebná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely čl. 3 odst. 1 [první směrnice] 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 [první směrnice], 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.

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

5 Článek 1 třetí směrnice stanoví:

„Aniž je dotčen čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec [druhé směrnice], kryje pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 [první směrnice] odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.

[...]“

6 Článek 4 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 (Úř. věst. L 149, s. 14), nadepsaný „Změny směrnice 90/232/EHS“, stanoví:

„Směrnice 90/232/EHS se mění takto:

[…]

2) Vkládá se nový článek, který zní:

‚*Článek 1a*

Pojištění podle čl. 3 odst. 1 [první směrnice] kryje škodu na zdraví a věcnou škodu utrpěnou chodci, cyklisty a dalšími nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, kteří v důsledku nehody, jejímž účastníkem bylo motorové vozidlo, mají nárok na náhradu v souladu s vnitrostátními občanskoprávními předpisy. Tímto článkem není dotčena ani občanskoprávní odpovědnost, ani výše náhrady škody.‘

[…]“

7 Článek 12 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. L 263, s. 11), nadepsaný „Zvláštní kategorie poškozených“, stanoví:

„1. Aniž je dotčen čl. 13 odst. 1 druhý pododstavec, kryje pojištění uvedené v článku 3 odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.

[…]

3. Pojištění uvedené v článku 3 kryje škodu na zdraví a věcnou škodu utrpěnou chodci, cyklisty a dalšími nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, kteří v důsledku nehody, jejímž účastníkem bylo motorové vozidlo, mají nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátními občanskoprávními předpisy.

Tímto článkem není dotčena občanskoprávní odpovědnost ani výše náhrady škody.“

Vnitrostátní právo

8 Podle čl. 503 odst. 1 portugalského občanského zákoníku:

„Provozovatel pozemního motorového vozidla, který je používá ve svém vlastním zájmu, i kdyby tak činil prostřednictvím zaměstnance, odpovídá za škodu způsobenou vozidlem, a to i v případě, že vozidlo není v provozu."

9 Podle čl. 504 odst. 1 téhož zákoníku:

„Odpovědnost za škodu způsobenou vozidly se přiznává ve prospěch třetích osob, jakož i přepravovaných osob."

10 Článek 506 portugalského občanského zákoníku stanoví:

„1. Jestliže v důsledku srážky dvou vozidel vznikne škoda na obou nebo na jednom z nich, aniž lze zavinění přičíst některému z řidičů, rozdělí se odpovědnost poměrně podle podílu, jakým se provoz každého z vozidel podílel na vzniku škody; je-li škoda způsobena jen jedním z vozidel bez zavinění některého z řidičů, vznikne povinnost k náhradě škody výlučně osobě odpovědné za vznik této škody.

2. V pochybnostech se má za to, že se každé z vozidel podílelo a každý z řidičů svým zaviněním podílel na vzniku škody rovným dílem."

Spor v původním řízení a předběžná otázka

11 Dne 5. srpna 2000 došlo ke srážce mopedu řízeného M. Carvalhem s osobním motorovým vozidlem řízeným panem Nogueira Teixeirou. Manuel Carvalho, který utrpěl lebeční zranění, byl hospitalizován a zůstal po dobu několika měsíců upoután na lůžku. Od té doby se nachází v pracovní neschopnosti.

12 V souvislosti s touto nehodou podal M. Carvalho žalobu proti Europeia de Seguros, pojišťovně p. Nogueira Teixeiry, z titulu občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Touto žalobou se M. Carvalho domáhá náhrady majetkové a nemajetkové újmy ve výši 154 456,36 eur, jež mu vznikla v důsledku uvedené nehody.

13 Předkládající soud konstatoval, že ani jednomu z řidičů nelze přičíst zavinění. Vzhledem k tomu, že přetrvávají pochybnosti ohledně podílu vozidel, jež byla účastníky nehody, na vzniku škody, použije se čl. 506 odst. 2 portugalského občanského zákoníku, který přisuzuje každému z řidičů 50 % podíl občanskoprávní odpovědnosti.

14 Podle tohoto soudu je odpovědnost řidiče vozidla, které způsobilo škodu, omezena úměrně podílu vozidla poškozeného na vzniku uvedené škody. Omezení této odpovědnosti vede k poměrnému omezení náhrady škody, která má být poskytnuta poškozenému pojišťovnou Europeia de Seguros na základě pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

15 Předkládající soud se domnívá, že okolnost, že poškozený řidič sám přispěl ke škodě vzniklé v důsledku srážky vozidel, jej ještě nezbavuje postavení poškozené osoby ve smyslu čl. 1 odst. 2 první směrnice. Pokud jde o náhradu jeho škody na zdraví, poškozenému řidiči tedy svědčí zásada ochrany poškozených v důsledku dopravních nehod vytýčená Soudním dvorem v jeho rozsudku ze dne 30. června 2005, Candolin a další (C-537/03, Sb. rozh. s. I-5745).

16 Podle předkládajícího soudu přitom Soudní dvůr na základě této zásady rozhodl, že vnitrostátní předpisy, které umožňují snížit nebo omezit odškodnění osob poškozených v důsledku dopravní nehody z důvodu, že samy přispěly ke škodě, která jim vznikla, jsou v rozporu s právem Unie, neboť zbavují čl. 3 odst. 1 první směrnice, čl. 2 odst. 1 druhé směrnice a článek 1 třetí směrnice jejich užitečného účinku.

17 Předkládající soud poukazuje zejména na to, že Soudní dvůr sice uznal, že občanskoprávní odpovědnost je oblastí, která zůstává v pravomoci členských států, zároveň však upřesnil, že členské státy musejí tuto pravomoc vykonávat v souladu s právem Unie, které umožňuje snižování dlužné náhrady škody poškozenému z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel pouze ve výjimečných případech a na základě individuálního posouzení.

18 S ohledem na tuto judikaturu Soudního dvora má předkládající soud pochybnosti o slučitelnosti režimu občanskoprávní odpovědnosti použitelného ve sporu v původním řízení s výše uvedenými ustanoveními práva Unie.

19 Za těchto podmínek se Tribunal da Relação do Porto rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je v případě srážky vozidel, kterou žádný z řidičů nezavinil a jejímž následkem vznikla jednomu z řidičů (poškozenému, který se domáhá náhrady škody) škoda na zdraví a věcná škoda, možnost stanovit rozdělení odpovědnosti za škodlivý následek (čl. 506 odst. 1 a 2 občanského zákoníku), které má přímý dopad na výši náhrady škody, jež má být přiznána poškozenému za majetkovou a nemajetkovou újmu vyplývající z utrpěné zdravotní újmy, neboť vede k poměrnému snížení této náhrady, v rozporu s právem Společenství, konkrétně s čl. 3 odst. 1 [první směrnice], čl. 2 odst. 1 [druhé směrnice] a článkem 1 [třetí směrnice], jak jsou vykládány [Soudním dvorem]?“

K předběžné otázce

20 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 odst. 1 první směrnice, čl. 2 odst. 1 druhé směrnice a článek 1 třetí směrnice musejí být vykládány v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, která v případě, že v důsledku srážky vozidel vznikne škoda, aniž je jednomu z řidičů možné přičíst zavinění, rozděluje odpovědnost ve vztahu k této škodě úměrně podílu každého vozidla na jejím vzniku a v případě pochybností v této otázce přisuzuje každému z řidičů stejný podíl na vzniku škody.

21 Portugalská vláda upřesňuje, že nárok poškozené osoby na náhradu škody je na základě článků 483 a 499 portugalského občanského zákoníku přímo úměrný podílu občanskoprávní odpovědnosti zjištěné na základě článku 506 uvedeného zákoníku.

22 Německá, italská a rakouská vláda tvrdí, že jak z účelu, tak ze znění první a druhé směrnice vyplývá, že jejich účelem není harmonizovat režimy občanskoprávní odpovědnosti členských států. Podle uvedených vlád bylo cílem zákonodárce Unie upravit rozsah povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, a nikoli režim občanskoprávní odpovědnosti použitelný v případě nehody uvedených vozidel.

23 Z toho podle uvedených vlád plyne, že otázka, zda jsou s právem Unie slučitelná kritéria pro přičtení škody vymezená vnitrostátním právem upravujícím občanskoprávní odpovědnost, nespadá do rozsahu působnosti první a druhé směrnice. Kromě toho použitelnost uvedených směrnic předpokládá, že otázka určení rozsahu škod, jež mají být nahrazeny, již byla vyřešena právem upravujícím občanskoprávní odpovědnost.

24 V tomto ohledu je třeba připomenout, že z preambule první a druhé směrnice vyplývá, že jejich účelem je zajistit volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Unie, tak osob, které jimi cestují, a dále zaručit, že s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bude zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, na kterém místě Unie k nehodě dojde (rozsudky ze dne 28. března 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, s. I-1829, bod 13, a ze dne 14. září 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, s. I-6711, bod 24).

25 Za tímto účelem zavedla první směrnice, jak vyplývá z jejího osmého bodu odůvodnění, systém vycházející z předpokladu, že vozidla mající své obvyklé stanoviště na území Unie jsou pojištěna. Článek 3 odst. 1 této směrnice tak stanoví, že členské státy jsou povinny přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, bude kryta pojištěním (výše uvedený rozsudek Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, bod 25).

26 Tento článek však ve svém původním znění ponechal na členských státech, aby určily, které škody budou pojištěním kryty, a stanovily podrobné podmínky povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Aby byly sníženy přetrvávající rozdíly mezi právními předpisy členských států stran rozsahu povinnosti uzavřít pojištění, na které poukazuje třetí bod odůvodnění druhé směrnice, její článek 1 stanovil v oblasti občanskoprávní odpovědnosti povinné pojistné krytí věcných škod a škod na zdraví až do výše stanovených částek a článek 1 třetí směrnice rozšířil tuto povinnost na pojistné krytí škod na zdraví způsobených osobám cestujícím ve vozidle s výjimkou řidiče (výše uvedený rozsudek Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, bod 26).

27 Článek 3 odst. 1 první směrnice, upřesněný a doplněný druhou a třetí směrnicí, ukládá tedy členským státům povinnost zaručit, že občanskoprávní odpovědnost z provozu motorových vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jejich území, bude kryta pojištěním, a zejména upřesňuje, které typy škod a poškozené třetí osoby má toto pojištění krýt (výše uvedený rozsudek Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, bod 27).

28 Soudní dvůr již rozhodl, jaké důsledky je třeba z této povinnosti vyvodit, má-li být z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel nahrazena škoda způsobená poškozeným třetím osobám na základě občanskoprávní odpovědnosti pojištěného.

29 Ve světle cíle ochrany poškozených, který je v dotčených směrnicích opakovaně zdůrazňován, Soudní dvůr judikoval, že čl. 3 odst. 1 první směrnice brání tomu, aby se pojistitel poskytující pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel mohl dovolávat právních předpisů nebo smluvních ujednání za účelem odmítnutí vyplatit náhradu škody třetím osobám poškozeným nehodou pojištěného vozidla (viz v tomto smyslu výše uvedené rozsudky Ruiz Bernáldez, bod 20, a Candolin a další, bod 18).

30 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 pojistného krytí pojištěním občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel škody způsobené třetím osobám v důsledku užívání nebo řízení pojištěného vozidla 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 uvedené rozsudky Ruiz Bernáldez, bod 21, a Candolin a další, bod 19).

31 Je však třeba připomenout, že se povinnost poskytnout pojistnou ochranu pojištěním občanskoprávní odpovědnosti škodám způsobeným třetím osobám provozem motorových vozidel neshoduje s rozsahem jejich odškodnění na základě občanskoprávní odpovědnosti pojištěného. Prvně uvedená povinnost je totiž vymezena a zaručena právními předpisy Unie, zatímco rozsah odškodnění je upraven především vnitrostátním právem (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 19. dubna 2007, Farrell, C-356/05, Sb. rozh. s. I-3067, bod 32).

32 V tomto ohledu již Soudní dvůr judikoval, že z cíle a znění první, druhé i třetí směrnice vyplývá, že neusilují o harmonizaci režimů občanskoprávní odpovědnosti členských států a že za současného stavu práva Unie si mohou členské státy stanovit režim občanskoprávní odpovědnosti použitelný na nehody způsobené provozem vozidel (výše uvedené rozsudky Candolin a další, bod 24, a Farrell, bod 33).

33 Ze znění čl. 3 odst. 1 první směrnice totiž vyplývá, že úmyslem zákonodárce Unie nebylo upřesnit, zda se v případě občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, jež má být kryta povinným pojištěním, má jednat o odpovědnost za zavinění, či o odpovědnost za škodlivý následek.

34 Členské státy jsou nicméně povinny zaručit, že občanskoprávní odpovědnost použitelná podle jejich vnitrostátního práva bude kryta pojištěním v souladu s ustanoveními uvedených tří směrnic (výše uvedený rozsudek Farrell, bod 33).

35 Pokud jde dále o právo upravující občanskoprávní odpovědnost, Soudní dvůr rovněž rozhodl, že členské státy musí vykonávat své pravomoci v této oblasti v souladu s právem Unie, a konkrétně článkem 3 odst. 1 první směrnice, článkem 2 odst. 1 druhé směrnice a článkem 1 třetí směrnice (výše uvedené rozsudky Candolin a další, bod 27, a Farrell, bod 34).

36 Vnitrostátní předpisy upravující právo občanskoprávní odpovědnosti, jimiž se řídí výplata náhrady škod způsobených provozem vozidel, tedy nemohou uvedené články zbavit jejich užitečného účinku (výše uvedené rozsudky Candolin a další, bod 28, a Farrell, bod 34).

37 Takový případ by však nastal, kdyby odpovědnost poškozené osoby ve vztahu ke škodám, které jí vznikly, jak tato odpovědnost vyplývá z posouzení podílu poškozené osoby na vzniku uvedených škod na základě vnitrostátního práva, měla za následek, že by byl z úřední povinnosti vyloučen nebo nepřiměřeným způsobem snížen její nárok na náhradu škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, za niž odpovídá pojištěný.

38 Soudní dvůr v této souvislosti judikoval, že vnitrostátní právní úprava, definovaná na základě obecných a abstraktních kritérií, nemůže pouze z důvodu podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku škody odmítnout nebo nepřiměřeně omezit její nárok na odškodnění z povinného pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Rozsah takového nároku totiž může být omezen pouze za výjimečných okolností na základě individuálního posouzení a při respektování práva Unie (výše uvedené rozsudky Candolin a další, bod 30, a Farrell, bod 35).

39 V projednávaném případě se věc v původním řízení týká případu, kdy má být na základě občanskoprávní odpovědnosti nahrazena škoda vzniklá řidiči motorového vozidla při srážce tohoto vozidla s jiným motorovým vozidlem, aniž lze zavinění přičíst některému z řidičů. Na rozdíl od okolností, jež nastaly ve věcech, které vedly k vydání výše uvedených rozsudků Candolin a další a Farrell, vyplývá snížení náhrady škod vzniklých řidiči nikoli z omezení pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti pojištěním, nýbrž z omezení občanskoprávní odpovědnosti pojištěného na základě použitelného režimu občanskoprávní odpovědnosti.

40 Článek 506 odst. 1 portugalského občanského zákoníku totiž stanoví, že pokud při srážce dvou vozidel vznikne škoda, aniž lze zavinění přičíst některému z řidičů, rozdělí se občanskoprávní odpovědnost poměrně podle podílu každého z vozidel na vzniku škody. V případě pochybnosti o míře podílu vozidel na vzniku škody odsta-

vec 2 tohoto článku stanoví, že se má za to, že se každé z vozidel podílelo na vzniku škody rovným dílem.

41 Jinými slovy je cílem vnitrostátní úpravy použitelné v rámci sporu v původním řízení rozdělit občanskoprávní odpovědnost za škody způsobené srážkou dvou motorových vozidel v případě, že žádnému z řidičů nelze přičíst zavinění.

42 Jak uvedla portugalská vláda, toto rozdělení odpovědnosti je určující pro povinnost náhrady škody vzniklé každému z řidičů za škody při srážce vozidel na základě jejich příslušné občanskoprávní odpovědnosti.

43 Na rozdíl od právních kontextů ve věcech, v nichž byly vydány výše uvedené rozsudky Candolin a další a Farrell, článek 506 portugalského občanského zákoníku nemá za následek, že by z úřední povinnosti byl vyloučen nebo nepřiměřeným způsobem snížen nárok poškozených, v projednávaném případě nárok řidiče motorového vozidla, jemuž vznikla škoda na zdraví při srážce s jiným motorovým vozidlem, na náhradu škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Toto ustanovení totiž pouze stanoví, že se občanskoprávní odpovědnost rozdělí poměrně podle podílu každého vozidla na vzniku škody, což se výsledně projeví na výši náhrady škody.

44 V důsledku toho je třeba konstatovat, že se toto ustanovení nedotýká záruky upravené právem Unie, že režim občanskoprávní odpovědnosti, použitelný na základě vnitrostátního práva, bude krytý pojištěním v souladu s ustanoveními uvedených tří směrnic.

45 Tento závěr je mimoto podpořen článkem 1a třetí směrnice, vloženým směrnicí 2005/14, který, pokud jde o krytí škody na zdraví a věcné škody utrpěné chodci, cyklisty a dalšími nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, odkazuje na vnitrostátní právo. Jelikož toto ustanovení stanoví, že uvedená škoda je kryta povinným pojištěním občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel v rozsahu, v němž poškozené osoby mají nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátními předpisy, nemůže něco jiného platit v případě řidiče motorového vozidla, je-li poškozenou osobou a zároveň osobou spoluodpovědnou za škodu, která mu vznikla v důsledku nehody, jíž se účastnilo další motorové vozidlo. V tomto ohledu z článku 12 směrnice 2009/103 mimoto vyplývá, že krytím z povinného pojištění škod způsobených zvláštním kategoriím poškozených, zejména nemotorizovaným uživatelům pozemních komunikací a osobám cestujícím ve vozidle, není dotčena občanskoprávní odpovědnost ani výše náhrady škody.

46 Vzhledem k předchozím úvahám je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 3 odst. 1 první směrnice, čl. 2 odst. 1 druhé směrnice a článek 1 třetí směrnice musejí být vykládány v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, která v případě, že v důsledku srážky vozidel vznikne škoda, aniž je jednomu z řidičů možné přičíst zavinění, rozděluje odpovědnost ve vztahu k této škodě úměrně podílu každého vozidla na jejím vzniku a v případě pochybností v této otázce přisuzuje každému z řidičů stejný podíl na vzniku škody.

K nákladům řízení

47 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 (druhý senát) rozhodl takto:

Článek 3 odst. 1 směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění, 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 musejí být vykládány v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, která v případě, že v důsledku srážky vozidel vznikne škoda, aniž je jednomu z řidičů možné přičíst zavinění, rozděluje odpovědnost ve vztahu k této škodě úměrně podílu každého vozidla na jejím vzniku a v případě pochybností v této otázce přisuzuje každému z řidičů stejný podíl na vzniku škody.

Podpisy.