ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

zo 17. marca 2011 *

Vo veci C-484/09,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Tribunal da Relação do Porto (Portugalsko) z 24. novembra 2009 a doručený Súdnemu dvoru 30. novembra 2009, ktorý súvisí s konaním:

Manuel Carvalho Ferreira Santos

proti

Companhia Europeia de Seguros SA,

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory J. N. Cunha Rodrigues, sudcovia A. Arabadjiev (spravodajca), A. Rosas, A. Ó Caoimh a P. Lindh,

* Jazyk konania: portugalčina.

generálna advokátka: V. Trstenjak,
tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— portugalská vláda, v zastúpení: L. Inez Fernandes, splnomocnený zástupca,

— nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Möller, splnomocnení zástupcovia,

— talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci L. Ventrella, avvocato dello Stato,

— rakúska vláda, v zastúpení: C. Pesendorfer, splnomocnená zástupkyňa,

— Európska komisia, v zastúpení: N. Yerrell a M. Telles Romão, splnomocnené zástupkyne,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 7. decembra 2010,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu 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“), článku 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 (Ú. v. ES L 8, 1984, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3, ďalej len „druhá smernica“), ako aj článku 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 (Ú. v. ES L 129, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249, ďalej len „tretia smernica“).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Manuelom Carvalhom Ferreirom Santosom (ďalej len „Manuel Carvalho“) a spoločnosťou Companhia Europeia de Seguros SA (ďalej len „Europeia de Seguros“), ktorého predmetom je náhrada škody touto spoločnosťou z titulu zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktorá bola spôsobená pánovi Manuelovi Carvalhovi pri zrážke jeho vozidla s vozidlom, ktorého zodpovednosť za škodu je krytá poistením v spoločnosti Europeia de Seguros.

Právny rámec

Právo Únie

3 Podľa článku 3 ods. 1 prvej smernice:

„Každý členský štát prijme… 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 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 [prvej smernice], 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 nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla,

sa považujú pre účely článku 3 ods. 1 [prvej smernice] 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.

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.“

5 Článok 1 tretej smernice stanovuje:

„Bez toho, aby bol dotknutý druhý pododsek článku 2 ods. 1 [druhej smernice], poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 [prvej smernice] bude pokrývať zodpovednosť za

ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúce z prevádzky vozidla.

…“

6 Článok 4 smernice 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 (Ú. v. EÚ L 149, s. 14), nazvaný „Zmeny a doplnenia smernice 90/232/EHS“, stanovuje:

„Smernica 90/232/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

…

2. Vkladá sa tento článok:

‚*Článok 1a*

Poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 [prvej smernice] pokrýva ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, ktorí sú v následku nehody s účasťou motorového vozidla oprávnení na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom. Tento článok sa nedotýka zodpovednosti za škodu, ani sumy škody.‘

…“

7 Článok 12 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, s. 11), nazvaný „Osobitné skupiny poškodených“, stanovuje:

„1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 13 ods. 1 druhý pododsek, poistenie uvedené v článku 3 bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví, ktorá je dôsledkom prevádzky vozidla, spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča.

…

3. Poistenie uvedené v článku 3 pokrýva ujmu na zdraví a škodu na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, ktorí sú v dôsledku nehody s účasťou motorového vozidla oprávnení na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym občianskym právom.

Tento článok sa nedotýka zodpovednosti za škodu, ani výšky náhrady škody.“

Vnútroštátne právo

8 Podľa článku 503 ods. 1 portugalského občianskeho zákonníka:

„Každý kto riadi a pre vlastnú potrebu používa motorové vozidlo na pozemných komunikáciách, a to aj v prípade, ak by jeho používanie zveril inej osobe, zodpovedá za škodu spôsobenú týmto vozidlom bez ohľadu na to, či vozidlo je, alebo nie je súčasťou premávky."

9 Podľa článku 504 ods. 1 tohto zákonníka:

„Zodpovednosť za škodu spôsobenú vozidlami sa priznáva v prospech tretích osôb, ako aj prepravovaných osôb."

10 Článok 506 portugalského občianskeho zákonníka stanovuje:

„1. Ak v dôsledku zrážky dvoch vozidiel vznikne škoda obom alebo jednému z nich bez toho, aby bolo možné zavinenie nehody pripísať jednému z vodičov, zodpovednosť sa rozdelí pomerne v závislosti od miery nebezpečenstva, ktorou každé vozidlo prispelo k vzniku škody; ak škodu spôsobilo iba jedno z vozidiel bez toho, aby zavinenie bolo možné pripísať niektorému z vodičov, povinnosť nahradiť škodu vznikne iba osobe, ktorá je za škodu zodpovedná.

2. V prípade pochybnosti sa predpokladá, že každé z vozidiel a každý z vodičov prispeli k vzniku škody v rovnakej miere."

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

11 Dňa 5. augusta 2000 došlo k zrážke medzi motocyklom, ktoré riadil Manuel Carvalho, a osobným motorovým vozidlom, ktoré riadil Nogueira Teixeira. Manuel Carvalho, ktorý utrpel úraz hlavy, bol hospitalizovaný v nemocnici a pripútaný na lôžko niekoľko mesiacov. Odvtedy je práceneschopný.

12 Manuel Carvalho podal v súvislosti s touto dopravnou nehodou žalobu proti poisťovni Nogueiru Teixeiru, spoločnosti Europeia de Seguros, z titulu zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Touto žalobou sa Manuel Carvalho domáha náhrady škody vo výške 154 456,36 eura z titulu majetkovej a nemajetkovej ujmy, ktorú utrpel pri tejto dopravnej nehode.

13 Vnútroštátny súd konštatoval, že zavinenie nehody nie je možné pripísať ani jednému z vodičov. Keďže pretrvávali pochybnosti o miere zavinenia vodičov, účastníkov dopravnej nehody, na vzniku škody, uplatní sa článok 506 ods. 2 portugalského občianskeho zákonníka, ktorý stanovuje, že každý z vodičov nesie päťdesiatpercentnú zodpovednosť za vzniknutú škodu.

14 Podľa názoru tohto súdu zodpovednosť vodiča vozidla, ktoré spôsobilo škodu, je pomerná a závisí od miery, ktorou prispelo vozidlo poškodeného k vzniku uvedenej škody. Obmedzenie tejto zodpovednosti bude mať za následok pomerné obmedzenie náhrady škody poškodenému zo strany spoločnosti Europeia de Seguros z titulu poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel.

15 Vnútroštátny súd sa domnieva, že skutočnosť, že samotný poškodený vodič pri zrážke prispel k vzniku škody, ho nezbavuje jeho postavenia poškodeného v zmysle článku 1 ods. 2 prvej smernice. Preto sa na poškodeného vodiča, pokiaľ ide o náhradu za spôsobenú ujmu na zdraví, vzťahuje zásada ochrany osôb poškodených v dôsledku dopravných nehôd, zakotvená Súdnym dvorom v rozsudku z 30. júna 2005, Candoline a i. (C-537/03, Zb. s. I-5745).

16 Na základe tejto zásady Súdny dvor rozhodol, že vnútroštátna právna úprava, ktorá umožňuje znížiť alebo obmedziť náhradu škody poškodeným pri dopravných nehodách z dôvodu, že prispeli k vzniku škody, ktorá im bola spôsobená, je v rozpore s právom Únie, keďže zbavuje článok 3 ods. 1 prvej smernice, článok 2 ods. 1 druhej smernice a článok 1 tretej smernice ich potrebného účinku.

17 Vnútroštátny súd, ktorý priznáva, že zodpovednosť za škodu je oblasťou, ktorá patrí do právomoci členských štátov, predovšetkým poukazuje na to, že Súdny dvor spresnil, že členské štáty musia pri výkone tejto právomoci dodržiavať právo Únie, ktoré dovoľuje znížiť náhradu škody poškodenému z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel iba vo výnimočných prípadoch a na základe individuálneho posúdenia prípadu.

18 S ohľadom na túto judikatúru Súdneho dvora má vnútroštátny súd naďalej pochybnosti o zlučiteľnosti režimu zodpovednosti za škodu uplatniteľného v prejednávanej veci s uvedenými ustanoveniami práva Únie.

19 Za týchto okolností Tribunal da Relação do Porto rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„V prípade zrážky medzi vozidlami, keď zavinenie nehody, pri ktorej jeden z vodičov utrpel telesné zranenia a majetkovú škodu (poškodený, ktorý žiada o náhradu škody), nie je možné pripísať ani jednému z vodičov, je v rozpore s právom Spoločenstva, konkrétne s článkom 3 ods. 1 [prvej smernice], článkom 2 ods. 1 [druhej smernice] a článkom 1 [tretej smernice], tak ako tieto ustanovenia vykladá Súdny dvor, možnosť stanoviť rozdelenie zodpovednosti za vzniknutú škodu (článok 506 ods. 1 a 2 občianskeho zákonníka), ktoré sa priamo odráža v stanovení výšky náhrady škody, ktorá má byť priznaná poškodenému za majetkovú a nemajetkovú ujmu vyplývajúcu z utrpeného zranenia, keďže má za následok zníženie výšky náhrady v rovnakom pomere?“

O prejudiciálnej otázke

20 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či článok 3 ods. 1 prvej smernice, článok 2 ods. 1 druhej smernice a článok 1 tretej smernice sa majú vykladať v tom zmysle, že im odporuje vnútroštátna právna úprava, podľa ktorej v prípade, ak zrážkou dvoch vozidiel bola spôsobená škoda a zavinenie tejto zrážky nemožno pripísať ani jednému z vodičov, sa zodpovednosť za uvedenú škodu rozdelí pomerne podľa miery, akou každé z vozidiel prispelo k jej vzniku, a v prípade pochybností v tomto smere sa miera tejto účasti určí v rovnakom pomere.

21 Portugalská vláda spresňuje, že nárok na náhradu škody poškodeného podľa článkov 483 a 499 portugalského občianskeho zákonníka priamo a pomerne závisí od miery zodpovednosti za škodu zistenú na základe článku 506 uvedeného zákonníka.

22 Nemecká vláda, talianska vláda a rakúska vláda tvrdia, že tak z cieľa, ako aj zo znenia prvej a druhej smernice vyplýva, že tieto smernice nesledujú harmonizáciu režimov zodpovednosti za škodu v členských štátoch. Cieľom zákonodarcu Únie bolo upraviť rozsah povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, a nie režim zodpovednosti za škodu uplatniteľný v prípade dopravnej nehody spôsobenej uvedenými vozidlami.

23 Z toho vyplýva, že zlučiteľnosť kritérií zavinenia škody vymedzených vnútroštátnymi predpismi v oblasti zodpovednosti za škodu s právom Únie nespadá do pôsobnosti prvej ani druhej smernice. Uplatniteľnosť týchto smerníc navyše predpokladá, že otázka určenia rozsahu hradenej škody už bola vyriešená právnou úpravou zodpovednosti za škodu.

24 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že z preambuly prvej a druhej smernice vyplýva, že tieto smernice smerujú na jednej strane k zabezpečeniu voľného pohybu tak vozidiel bežne sa nachádzajúcich na území Únie, ako aj osôb na ich palube a na druhej strane k zabezpečeniu porovnateľného zaobchádzania s poškodenými účastníkmi nehôd spôsobených týmito vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Únie došlo k nehode (pozri rozsudky z 28. marca 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Zb. s. I-1829, bod 13, ako aj zo 14. septembra 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Zb. s. I-6711, bod 24).

25 S takýmto zámerom prvá smernica, ako vyplýva z jej ôsmeho odôvodnenia, zaviedla systém založený na predpoklade, že motorové vozidlá, ktoré sa obvykle nachádzajú na území Únie, sú poistené. Článok 3 ods. 1 tejto smernice navyše stanovuje, že každý členský štát prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením (rozsudok Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, už citovaný, bod 25).

26 Vo svojom pôvodnom znení však tento článok ponechával členským štátom právo určiť, aká škoda bude krytá a aké budú podmienky povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. S cieľom znížiť rozdiely medzi právnymi predpismi členských štátov týkajúce sa rozsahu povinnosti poistného krytia, ktorý je zdôraznený v treťom odôvodnení druhej smernice, článok 1 tejto smernice stanovuje v oblasti zodpovednosti za škodu povinné krytie škody na majetku a aj ujmy na zdraví vo výške určených súm a článok 1 tretej smernice rozšíril túto povinnosť na krytie ujmy na zdraví spôsobenej všetkým cestujúcim okrem vodiča (rozsudok Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, už citovaný, bod 26).

27 Článok 3 ods. 1 prvej smernice, spresnený a doplnený druhou a treťou smernicou, ukladá členským štátom povinnosť zabezpečiť, aby zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na ich území, bola krytá poistením, a spresňuje najmä druhy škôd a okruh tretích osôb ako poškodených, na ktorých sa toto poistenie musí vzťahovať (pozri rozsudok Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, už citovaný, bod 27).

28 Súdny dvor už rozhodol o dôsledkoch, ktoré majú byť vyvodené z tejto povinnosti nahradiť škodu prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel tretím osobám ako poškodeným z dôvodu zodpovednosti za škodu poistenej osoby.

29 S ohľadom na cieľ ochrany poškodených, ktorý bol neustále deklarovaný v dotknutých smerniciach, Súdny dvor rozhodol, že článok 3 ods. 1 prvej smernice bráni poisťovateľovi zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, aby sa mohol odvolávať na právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia s cieľom odmietnuť odškodnenie tretích osôb poškodených pri dopravnej nehode spôsobenej poisteným vozidlom (pozri v tomto zmysle rozsudky Ruiz Bernáldez, už citovaný, bod 20, ako aj Candolin a i., už citovaný, bod 18).

30 Súdny dvor rovnako rozhodol, že článok 2 ods. 1 prvý pododsek druhej smernice iba pripomína túto povinnosť vo vzťahu k právnym predpisom alebo zmluvným ustanoveniam obsiahnutým v poistnej zmluve, ktorá vylučuje z poistného krytia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel škody spôsobené tretím osobám používaním alebo riadením poistených vozidiel osobami, ktoré nie sú oprávnené viesť motorové vozidlo, osobami, ktoré nemajú vodičský preukaz, alebo osobami, ktoré si nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti vozidla (rozsudky Ruiz Bernáldez, už citovaný, bod 21, ako aj Candolin a i., už citovaný, bod 19).

31 Treba však pripomenúť, že povinnosť poistného krytia zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám motorovými vozidlami sa odlišuje od rozsahu náhrady škody v prospech týchto osôb z dôvodu zodpovednosti za škodu poistenej osoby. Zatiaľ čo povinnosť poistného krytia je totiž zabezpečená a definovaná právnou úpravou Únie, náhrada škody je v zásade upravená vnútroštátnym právom (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. apríla 2007, Farrell, C-356/05, Zb. s. I-3067, bod 32).

32 V tomto smere už Súdny dvor rozhodol, že z cieľa, ako aj zo znenia prvej, druhej a tretej smernice vyplýva, že ich zámerom nie je harmonizácia režimov zodpovednosti za škodu v členských štátov a že podľa súčasného stavu právneho poriadku Únie sú členské štáty stále oprávnené upraviť režim zodpovednosti za škodu uplatniteľnú na dopravné nehody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel (rozsudky Candolin a i., už citovaný, bod 24, ako aj Farrell, už citovaný, bod 33).

33 Zo znenia článku 3 ods. 1 prvej smernice totiž vyplýva, že zákonodarca Únie si neželal spresniť druh zodpovednosti za škodu, za zavinenie alebo za nebezpečenstvo, ktoré má byť kryté povinným poistením.

34 Členské štáty sú však povinné zabezpečiť, aby zodpovednosť za škodu uplatniteľnú podľa ich vnútroštátneho práva bola krytá poistením v súlade s ustanoveniami všetkých troch vyššie uvedených smerníc (rozsudok Farrell, už citovaný, bod 33).

35 Okrem toho, pokiaľ ide o právo zodpovednosti za škodu, Súdny dvor takisto rozhodol, že členské štáty musia vykonávať svoje právomoci v tejto oblasti v súlade s právom Spoločenstva a najmä s článkom 3 ods. 1 prvej smernice, s článkom 2 ods. 1 druhej smernice a s článkom 1 tretej smernice (rozsudky Candolin a i., už citovaný, bod 27, ako aj Farrell, už citovaný, bod 34).

36 Vnútroštátne ustanovenia v oblasti práva zodpovednosti za škodu, ktoré upravujú náhradu škody pri dopravných nehodách spôsobených prevádzkou motorových vozidiel, teda nemôžu odňať uvedeným článkom ich potrebný účinok (rozsudky Candolin a i., už citovaný, bod 28, ako aj Farrell, už citovaný, bod 34).

37 Tak by to bolo v prípade, ak by zodpovednosť poškodeného v súvislosti so škodou, ktorá mu bola spôsobená, ako podľa vnútroštátneho práva v oblasti zodpovednosti za škodu vyplýva z posúdenia miery účasti na vzniku uvedenej škody, mala za následok automatické vylúčenie alebo neprimerané obmedzenie jeho nároku na náhradu škody z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, za ktorú je poistená osoba zodpovedná.

38 Súdny dvor v tejto súvislosti konštatoval, že vnútroštátna právna úprava definovaná na základe všeobecných a abstraktných kritérií nemôže odmietať ani neprimerane obmedzovať nárok cestujúceho na náhradu škody z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel iba z dôvodu, že prispel k vzniku škody. Rozsah tohto nároku môže byť obmedzený iba vo výnimočných prípadoch na základe individuálneho posúdenia a pri rešpektovaní práva Únie (pozri v tomto zmysle rozsudky Candolin a i., už citovaný, bod 30, ako aj Farrell, už citovaný, bod 35).

39 V prejednávanej veci sa spor vo veci samej týka náhrady škody z dôvodu zodpovednosti za škodu spôsobenú vodičovi motorového vozidla pri zrážke jeho vozidla s iným motorovým vozidlom, keď zavinenie nebolo možné pripísať ani jednému z vodičov. Na rozdiel od okolností, z ktorých vychádzali citované rozsudky Candolin a i. a Farrell, zníženie náhrady škody spôsobenej vodičovi nevyplýva z obmedzenia poistného krytia zodpovednosti, ale vyplýva z obmedzenia zodpovednosti poistenej osoby za škodu podľa platného režimu zodpovednosti za škodu.

40 Podľa článku 506 ods. 1 portugalského občianskeho zákonníka, ak totiž v dôsledku zrážky dvoch vozidiel vznikne škoda bez toho, aby zavinenie nehody bolo možné pripísať niektorému z vodičov, zodpovednosť za škodu sa rozdelí pomerne v závislosti od miery nebezpečenstva, ktorou každé vozidlo prispelo k vzniku škody. V prípade

pochybnosti o miere, ktorou vozidlá prispeli k vzniku škody, odsek 2 tohto článku stanovuje, že uvedená miera účasti sa určí v rovnakom pomere.

41 Povedané inými slovami, vnútroštátna právna úprava uplatniteľná v spore vo veci samej smeruje k rozdeleniu zodpovednosti za škodu spôsobenú zrážkou dvoch motorových vozidiel v prípadoch, keď zavinenie nehody nie je možné pripísať ani jednému z vodičov.

42 Ako zdôraznila portugalská vláda, toto rozdelenie zodpovednosti je rozhodujúce pre povinnosť nahradiť škodu zo strany každého z vodičov z dôvodu ich zodpovednosti za škodu spôsobenú pri zrážke ich vozidiel.

43 Je pravda, že článok 506 portugalského občianskeho zákonníka v právnych kontextoch, v ktorých boli vydané citované rozsudky Candolin a i. a Farrell, nemá za následok automatické vylúčenie ani neprimerané zníženie nároku poškodených, v prejednávanej veci nároku vodiča motorového vozidla, ktorému bola spôsobená ujma na zdraví v dôsledku zrážky s iným motorovým vozidlom, na náhradu škody z povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel. Toto ustanovenie totiž iba stanovuje, že zodpovednosť za škodu sa rozdeľuje pomerne podľa miery, akou každé z vozidiel prispelo k vzniku škody, čo má následne vplyv na výšku náhrady škody.

44 Preto treba konštatovať, že toto ustanovenie sa nedotýka záruky zakotvenej v práve Únie, v ktorej zmysle režim zodpovednosti za škodu, uplatniteľný podľa vnútroštátneho práva, musí byť krytý poistením v súlade s ustanoveniami troch uvedených smerníc.

45 Takýto záver navyše potvrdzuje článok 1a tretej smernice, vložený do tejto smernice smernicou 2005/14, ktorý obsahuje odkaz, pokiaľ ide o poistenie ujmy na zdraví a škody na majetku, ktorú utrpia chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, na vnútroštátne občianske právo. Keďže toto ustanovenie stanovuje, že uvedené škody sú kryté povinným poistením zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ak je poškodený oprávnený na náhradu škody v súlade s vnútroštátnym právom, nemôže to byť inak ani v prípade vodiča motorového vozidla, ktorý je súčasne poškodený aj spoluzodpovedný za ujmu na zdraví, ktorá mu bola spôsobená pri dopravnej nehode s účasťou iného vozidla. V tejto súvislosti z článku 12 smernice 2009/103 navyše vyplýva, že povinné poistené krytie škody spôsobenej osobitným kategóriám poškodených, najmä nemotorizovaným účastníkom cestnej premávky a cestujúcim, sa nedotýka zodpovednosti za škodu ani výšky náhrady tejto škody.

46 So zreteľom na predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 1 prvej smernice, článok 2 ods. 1 druhej smernice a článok 1 tretej smernice sa majú vykladať v tom zmysle, že im neodporuje vnútroštátna právna úprava, podľa ktorej v prípade, ak zrážkou dvoch vozidiel bola spôsobená škoda a zavinenie tejto zrážky nemožno pripísať ani jednému z vodičov, sa zodpovednosť za uvedenú škodu rozdelí pomerne podľa miery, akou každé z vozidiel prispelo k jej vzniku, a v prípade pochybností v tomto smere sa miera tejto účasti určí v rovnakom pomere.

O trovách

47 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 (druhá komora) rozhodol takto:

Článok 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, článok 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 článok 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 sa majú vykladať v tom zmysle, že im neodporuje vnútroštátna právna úprava, podľa ktorej v prípade, ak zrážkou dvoch vozidiel bola spôsobená škoda a zavinenie tejto zrážky nemožno pripísať ani jednému z vodičov, sa zodpovednosť za uvedenú škodu rozdelí pomerne podľa miery, akou každé z vozidiel prispelo k jej vzniku, a v prípade pochybností v tomto smere sa miera tejto účasti určí v rovnakom pomere.

Podpisy