Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

26. března 2015 *

„Řízení o předběžné otázce — Povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel — Směrnice 90/232/EHS — Článek 2 — Uplatňování různé výše pojistného v závislosti na území, na kterém je vozidlo používáno“

Ve věci C-556/13,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Litva) ze dne 17. října 2013, došlým Soudnímu dvoru dne 28. října 2013, v řízení

„Litaksa“ UAB

proti

„BTA Insurance Company“ SE,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení L. Bay Larsen, předseda senátu, K. Jürimäe (zpravodajka), J. Malenovský, M. Safjan a A. Prechal, soudci,

generální advokát: P. Mengozzi,

vedoucí soudní kanceláře: M. Aleksejev, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za UAB „Litaksa“ D. Gintautasem, advokatas,

— za litevskou vládu D. Kriaučiūnasem a A. Svinkūnaitė, jako zmocněnci,

— za Evropskou komisi A. Steiblytė a K.-P. Wojcikem, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

* Jednací jazyk: litevština.

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 2 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), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005 (Úř. věst. L 149, s. 14, dále jen „třetí směrnice“), jakož i zásad volného pohybu osob a zboží a obecné zásady zákazu diskriminace.

2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi UAB „Litaksa“ (dále jen „Litaksa“), společností zajišťující přepravu po pozemních komunikacích a „BTA Insurance Company“ SE (dále jen „BTA“), pojišťovnou, ve věci náhrady pojistného plnění vyplaceného na základě pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (dále jen „povinné pojištění motorových vozidel“) poškozeným dopravními nehodami.

Právní rámec

Unijní právo

3 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) kodifikovala pět směrnic, které byly přijaty za účelem sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinného pojištění motorových vozidel.

4 Avšak vzhledem k tomu, že skutkové okolnosti věci v původní řízení nastaly před vstupem směrnice 2009/13 v platnost, zůstává relevantním právním rámec tvořený těmito pěti směrnicemi, zvláště pak směrnice Rady 72/166/EHS 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. 103, s. 1, dále jen „první směrnice“) a třetí směrnice.

První směrnice

5 Za účelem usnadnění pohybu cestujících mezi členskými státy zavedla první směrnice systém založený na zrušení kontroly zelené pojišťovací karty při přejezdu vnitřních hranic Evropské unie a na povinnosti každého členského státu přijmout nezbytná opatření k tomu, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel byla kryta pojištěním.

6 Článek 3 této směrnice pro tyto účely stanoví:

„1. 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.

2. Každý členský stát je povinen přijmout veškerá nezbytná opatření, aby pojistná smlouva kryla také

— podle právních předpisů platných v ostatních členských státech jakoukoli věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobenou na území těchto států,

[...]“

Třetí směrnice

7 Šestý, sedmý, dvanáctý a třináctý bod odůvodnění třetí směrnice zní takto:

„vzhledem k tomu, že je třeba odstranit veškerou nejistotu při uplatňování čl. 3 odst. 2 první odrážky [první směrnice]; že všechny pojistky týkající se povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel musí pokrývat celé území [Unie];

vzhledem k tomu, že v zájmu pojištěného by každá pojistka měla navíc za jediné pojistné zaručovat krytí v každém členském státě předepsané jeho právními předpisy nebo krytí předepsané právními předpisy členského státu, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, je-li vyšší;

[…]

vzhledem k tomu, že [první směrnice a druhá 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)] by se měly s ohledem na výše uvedené úvahy jednotným způsobem doplnit;

vzhledem k tomu, že tato doplnění, [jimiž] se zlepší ochrana pojištěných a poškozených dopravními nehodami, dále usnadní překračování vnitřních hranic [Unie], a tím i vytváření a fungování vnitřního trhu; že je tudíž třeba nadále vycházet z požadavku vysoké úrovně ochrany spotřebitele.“

8 Článek 2 třetí směrnice stanoví:

„Členské státy přijmou opatření nezbytná, aby všechny pojistky [týkající se povinného pojištění motorových vozidel]:

— pokrývaly, na základě jediného pojistného a během celé doby trvání smlouvy, celé území [Unie], včetně případného období, během kterého zůstane vozidlo v jiných členských státech po dobu trvání smlouvy a

— na základě tohoto jediného pojistného zaručovaly pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v každém členském státě, popřípadě pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v členském státě, ve kterém má vozidlo své obvyklé stanoviště, pokud je tato druhá uvedená pojistná ochrana vyšší.“

Litevské právo

9 Článek 10 zákona o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas) ze dne 14. června 2001 (Žin., 2004, č. 100-3718), nadepsaný „Územní působnost pojistné smlouvy“, v odstavci 1 stanoví:

„Po uhrazení jediného (souhrnného) pojistného poskytuje smlouva o pojištění vozidla, které má obvyklé stanoviště na území Litevské republiky, nebo pojistná smlouva pro přeshraniční provoz během celé doby trvání smlouvy, včetně období, během kterého zůstane vozidlo v jiných členských státech Evropské unie po dobu trvání smlouvy, v každém členském státě pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy tohoto státu v oblasti povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, nebo pojistnou ochranu vyplývající z tohoto zákona, pokud je tato ochrana vyšší. Smlouva o pojištění vozidla, které má obvyklé stanoviště na území Litevské republiky, na jejímž základě je vydána zelená karta, poskytuje pojistnou ochranu také v jiných státech uvedených na této zelené kartě.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

10 Dne 24. listopadu 2008 uzavřely společnosti Litaksa a BTA dvě smlouvy o povinném pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu dvou vozidel společnosti Litaksa na dobu od 25. listopadu 2008 do 24. listopadu 2009. V dotčených smlouvách bylo stanoveno, že tato vozidla budou používána jen k přepravě osob nebo zboží na litevském území. Tyto smlouvy kromě toho ukládaly společnosti Litaksa povinnost, aby v případě, že bude mít v úmyslu používat uvedená vozidla po dobu delší než 28 dnů v jiném členském státě nebo přepravit do něj osoby či zboží, o tom předtím informovala společnost BTA a uhradila z tohoto důvodu dodatečné pojistné.

11 V průběhu roku 2009 byla obě vozidla společnosti Litaksa účastníky dopravních nehod, ke kterým došlo ve Spojeném království a v Německu, aniž Litaksa předtím oznámila BTA svůj úmysl používat tato vozidla v těchto členských státech.

12 BTA nahradila poškozeným těmito dopravními nehodami škodu a poté – vzhledem k tomu, že měla za to, že Litaksa nedodržela smluvní ustanovení, která jsou dotčena v původním řízení a která jí ukládala povinnost informovat BTA o úmyslu používat svá vozidla v jiném členském státě – podala žalobu ke Kauno miesto apylinkės teismas (okresní soud v Kaunasu), kterou se domáhala, aby Litaksa bylo uloženo nahradit jí polovinu pojistného plnění vyplaceného poškozeným.

13 Rozsudkem ze dne 30. července 2012 Kauno miesto apylinkės teismas vyhověl návrhu BTA. Litaksa podala proti tomuto rozsudku odvolání ke Kauno apygardos teismas (krajský soud v Kaunasu), který usnesením ze dne 27. prosince 2012 částečně zrušil rozsudek Kauno miesto apylinkės teismas s odůvodněním, že část pohledávek BTA vůči Litaksa byla promlčena a potvrdil tento rozsudek v rozsahu, v němž ukládal Litaksa, aby zaplatila BTA zbývající pohledávky, přičemž stejně jako Kauno miesto apylinkės teismas uvedl, že porušení ustanovení smlouvy o povinném pojištění motorových vozidel může být důvodem k tomu, aby po pojištěném byla požadována částečná náhrada pojistného plnění uhrazeného pojistitelem. Litaksa tedy podala kasační opravný prostředek k Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Nejvyšší soud Litvy).

14 Podle předkládajícího soudu přezkum kasačního opravného prostředku vyžaduje, aby nejprve byla zodpovězena otázka, zda se strany smlouvy o povinném pojištění motorových vozidel mohou dohodnout na uplatňování různého pojistného podle toho, zda má být vozidlo, které je předmětem smlouvy, používáno jen na území členského státu, v němž má obvyklé stanoviště, nebo na celém území Unie.

15 Předkládající soud v tomto ohledu uvádí, že článek 2 třetí směrnice vyžaduje, aby smlouvy o povinném pojištění motorových vozidel pokrývaly na základě jediného pojistného celé území Unie. Tento soud si tudíž klade otázku, zda je odstupňování výše pojistného v závislosti na území, na kterém je vozidlo používáno, v rozporu s tímto článkem. Tento soud má totiž za to, že takové rozlišení sice nemá vliv na náhradu škody poškozeným dopravní nehodou, neboť jim bude nahrazena škoda bez ohledu na členský stát, v němž došlo k této dopravní nehodě, může však být v rozporu se zájmem pojištěného, jehož ochrana je patrně jedním z cílů sledovaných článkem 2 třetí směrnice. Podle předkládajícího soudu totiž existuje nebezpečí, že by smlouva o povinném pojištění motorových vozidel nepokrývala celé území Unie ve smyslu uvedeného článku, pokud by pojistitel mohl v případě dopravní nehody, ke které došlo v jiném členském státě, než v tom, který je stanoven ve smlouvě, požadovat po pojištěném, aby mu nahradil část pojistného plnění vyplaceného poškozeným dopravní nehodou. Nakonec je podle předkládajícího soudu třeba určit, zda odstupňování výše pojistného v závislosti na území, na kterém je vozidlo používáno, poškozuje cíl volného pohybu zboží a osob sledovaný první a třetí směrnicí, jakož i obecnou zásadu zákazu diskriminace.

16 Za těchto okolností se Lietuvos Aukščiausiasis Teismas rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je třeba článek 2 třetí směrnice vykládat v tom smyslu, že i když není nijak omezena pojistná ochrana poškozeného, strany smlouvy o povinném pojištění motorových vozidel si nemohou sjednat územní omezení pojistné ochrany pojištěné osoby (uplatňovat rozdílné pojistné v závislosti na území, na kterém je vozidlo používáno – na celém území Evropské unii, nebo pouze v Litvě), to znamená stanovit, že použití vozidla v jiném členském státě Evropské unie než v Litvě, je faktorem zvyšujícím pojistné riziko, který vede k zaplacení dodatečného pojištění?

2) Je třeba vykládat zásadu volného pohybu osob a vozidel v Unii a obecnou unijní zásadu rovnosti (zákazu diskriminace) v tom smyslu, že brání takové dohodě stran smlouvy o povinném pojištění motorových vozidel, jako je výše popsaná dohoda, na základě které je pojistné riziko spojené s územím, na kterém je vozidlo používáno?“

K předběžným otázkám

K první otázce

17 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda článek 2 třetí směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že slovní spojení „jediné pojistné“ ve smyslu tohoto ustanovení zahrnuje pojistné, které se liší v závislosti na tom, zda má být pojištěné vozidlo používáno jen na území určitého členského státu, nebo na celém území Unie.

18 Článek 2 třetí směrnice stanoví, že členské státy jsou povinny přijmout opatření nezbytná k tomu, aby všechny pojistky týkající se povinného pojištění motorových vozidel pokrývaly, na základě jediného pojistného a během celé doby trvání smlouvy, celé území Unie, včetně případného období, během kterého zůstane vozidlo v jiných členských státech po dobu trvání smlouvy. Tento článek kromě toho stanoví, že členské státy musí přijmout opatření nezbytná k tomu, aby všechny tyto pojistky na základě tohoto jediného pojistného zaručovaly pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v každém členském státě, popřípadě pojistnou ochranu předepsanou právními předpisy v členském státě, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, pokud je tato druhá pojistná ochrana vyšší.

19 Ze znění článku 2 třetí směrnice vyplývá, že všechny pojistky týkající se povinného pojištění motorových vozidel musí za jediné pojistné poskytovat pojistnou ochranu platnou na celém území Unie.

20 Tato povinnost uložená členským státům je kromě toho posílena požadavkem uvedeným v tomtéž článku, podle něhož musí zůstat pojistná ochrana platná během celé doby trvání smlouvy, včetně doby, během které zůstává vozidlo v jiném členském státě než v tom, v němž má obvyklé stanoviště.

21 Předkládající soud se však táže, zda pojistka týkající se povinného pojištění motorových vozidel splňuje požadavky unijního práva, zvláště článku 2 třetí směrnice, za takových okolností, jako jsou okolnosti věci v původním řízení, kdy se pojistitel zaváže, že po uhrazení původního pojistného pojištěným nahradí škodu vzniklou poškozeným dopravními nehodami způsobenými pojištěným vozidlem bez ohledu na členský stát, na jehož území dojde k těmto dopravním nehodám, avšak může po pojištěném požadovat náhradu poloviny vyplaceného pojistného plnění, pokud k uvedeným dopravním nehodám dojde na území jiného členského státu než toho, v němž má dotčené vozidlo obvyklé stanoviště.

22 Je tedy třeba určit, zda se ustanovení článku 2 třetí směrnice týkající se jediného pojistného a územní působnosti pojistné ochrany vztahují jen na vztahy mezi pojistitelem a poškozeným, nebo i na vztahy mezi pojistitelem a pojištěným.

23 Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že při výkladu ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jíž je součástí (rozsudky Csonka a další, C-409/11, EU:C:2013:512, bod 23 a Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, bod 42).

24 V tomto ohledu je třeba připomenout, že třetí směrnice je součástí systému zavedeného první směrnicí, jehož cílem je sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného pojištění motorových vozidel.

25 Tímto systémem uložil unijní zákonodárce každému členskému státu povinnost zajistit, aby s výhradou jasně definovaných výjimek každý vlastník nebo držitel vozidla, které má obvyklé stanoviště na jeho území, uzavřel s pojišťovnou smlouvu, aby byla minimálně do výše stanovené unijním právem zaručena jeho občanskoprávní odpovědnost z provozu uvedeného vozidla (rozsudek Csonka a další, EU:C:2013:512, bod 28).

26 Jak vyplývá z dvanáctého a třináctého bodu jejího odůvodnění, třetí směrnice by v tomto rámci měla jednotným způsobem doplnit mimo jiné první směrnici tak, že se zlepší nejen ochrana poškozených dopravními nehodami způsobenými provozem vozidla, ale také ochrana pojištěných, jakož i ještě více usnadnit překračování vnitřních hranic Unie, a tím i vytváření a fungování vnitřního trhu, přičemž je třeba nadále vycházet z požadavku vysoké úrovně ochrany spotřebitele.

27 Sedmý bod odůvodnění třetí směrnice uvádí, že zvláště v zájmu pojištěného jsou členské státy povinny přijmout opatření nezbytná k tomu, aby každá pojistka za jediné pojistné zaručovala krytí v každém členském státě předepsané jeho právními předpisy nebo krytí předepsané právními předpisy členského státu, ve kterém má vozidlo obvyklé stanoviště, je-li vyšší.

28 Je třeba kromě toho připomenout, že pro pojištění je podle všeobecně přijímaného názoru charakteristické, že pojistitel se na základě předchozí úhrady pojistného zavazuje zajistit pojištěnému v případě, že dojde k materializaci krytého rizika, plnění dohodnuté při uzavření smlouvy (rozsudky CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, bod 17 a Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, bod 37).

29 Vzhledem k takovému kontextu a takovým cílům je třeba mít za to, že ustanovení článku 2 třetí směrnice týkající se jediného pojistného a územní působnosti pojistné ochrany se vztahují nejen na vztahy mezi pojistitelem a poškozeným, ale také na vztahy mezi pojistitelem a pojištěným. Z těchto ustanovení zvláště vyplývá, že po uhrazení jediného pojistného pojištěným pojistitel v zásadě převezme riziko nahradit poškozeným případnou dopravní nehodou způsobenou pojištěným vozidlem škodu bez ohledu na členský stát Unie, na jehož území bylo toto vozidlo používáno a došlo k této dopravní nehodě.

30 Z toho vyplývá, že pojmu „jediné pojistné“ ve smyslu článku 2 třetí směrnice neodpovídá pojistné, které se mění v závislosti na tom, zda má být pojištěné vozidlo používáno jen na území členského státu, v němž má toto vozidlo obvyklé stanoviště, nebo na celém území Unie. Takové rozlišení totiž v rozporu s tím, co stanoví tento článek, podřizuje závazek pojistitele krýt riziko vyplývající z provozu uvedeného vozidla mimo členský stát obvyklého stanoviště úhradě dodatečného pojistného.

31 Vzhledem k výše uvedenému je třeba na první položenou otázku odpovědět tak, že článek 2 třetí směrnice musí být vykládán v tom smyslu, že pojmu „jediné pojistné“ ve smyslu tohoto článku neodpovídá pojistné, které se mění v závislosti na tom, zda má být pojištěné vozidlo používáno jen na území členského státu, v němž má toto vozidlo obvyklé stanoviště, nebo na celém území Unie.

Ke druhé otázce

32 Vzhledem k odpovědi dané na první otázku není tedy třeba odpovídat na druhou otázku.

K nákladům řízení

33 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 (čtvrtý senát) rozhodl takto:

Článek 2 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 ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005 musí být vykládán v tom smyslu, že pojmu „jediné pojistné“ ve smyslu tohoto článku neodpovídá pojistné, které se mění v závislosti na tom, zda má být pojištěné vozidlo používáno jen na území členského státu, v němž má toto vozidlo obvyklé stanoviště, nebo na celém území Unie.

Podpisy.