ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

9. června 2011 *

Ve věci C-409/09,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Supremo Tribunal de Justiça (Portugalsko) ze dne 2. října 2009, došlým Soudnímu dvoru dne 27. října 2009, v řízení

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

proti

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, D. Šváby (zpravodaj), G. Arestis, J. Malenovský a T. von Danwitz, soudci,

* Jednací jazyk: portugalština.

generální advokát: N. Jääskinen,
vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 27. ledna 2011,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za J. M. Ambrósia Lavradora a M. C. Olival Ferreira Bonifácio L. Saraivou, advogado,

– za Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA J. M. Fonsecou, advogado,

– za portugalskou vládu L. Inezem Fernandesem a D. Marinhem Piresem, jako zmocněnci,

– za německou vládu J. Möllerem a J. Kemper, jako zmocněnci,

– za lotyšskou vládu K. Drēviņa a M. Borkoveca, jako zmocněnkyněmi,

– za Evropskou komisi N. Yerrell a M. Teles Romão, jakož i P. Guerrou e Andradem, jako zmocněnci,

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

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu 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. L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10, dále jen „první směrnice"), 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"), jakož i 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 předložena v rámci sporu mezi J. M. Ambrósiem Lavradorem a Olival Ferreira Bonifácio na jedné straně a společností Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (dále jen „pojišťovna Fidelidade-Mundial") na druhé straně ve věci odškodnění posledně uvedenou pojišťovnou z titulu občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel za škodu, která vznikla žalobcům ve věci v původním řízení v důsledku dopravní nehody, jejímiž účastníky bylo jejich nezletilé dítě, které jelo na kole, a vozidlo, jehož občanskoprávní odpovědnost je kryta pojištěním uzavřeným u pojišťovny Fidelidade-Mundial.

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 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 149, s. 14), nadepsaný „Změny směrnice 90/232/EHS“, stanoví:

„[...]

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 Podle šestnáctého bodu odůvodnění směrnice 2005/14:

„Škody na zdraví a věcné škody, jež utrpí chodci, cyklisté a jiní nemotorizovaní uživatelé pozemních komunikací, kteří jsou většinou nejslabšími účastníky nehody, by měly být pokryty povinným pojištěním vozidla zúčastněného na nehodě, pokud mají

nárok na náhradu škody v souladu s vnitrostátním občanským právem. Toto ustanovení nepředjímá občanskoprávní odpovědnost nebo úroveň náhrady za škodu vzniklou v důsledku konkrétní nehody podle vnitrostátních právních předpisů."

8 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

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

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

10 Článek 504 odst. 1 tohoto zákoníku stanoví:

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

11 Podle článku 505 uvedeného zákoníku:

„Aniž jsou dotčena ustanovení článku 570, odpovědnost stanovená v ustanovení čl. 503 odst. 1 je vyloučena pouze v případě, že lze nehodu přičíst poškozenému či třetí osobě nebo jestliže se na ni vztahuje případ vyšší moci, který se netýká chodu vozidla."

12 Článek 570 téhož zákoníku stanoví:

„1. Jestliže zavinění poškozeného přispělo ke vzniku či ke zvýšení škody, přísluší příslušnému soudu s ohledem na závažnost zavinění konkrétního účastníka a na důsledky, které z toho vyplývají, určit, zda náhrada škody musí být přiznána v plné výši, v omezené výši či dokonce vyloučena.

2. Jestliže je odpovědnost založena na vyvratitelné domněnce zavinění, zavinění poškozeného vylučuje povinnost poskytnout náhradu škody, není-li stanoveno jinak."

Spor v původním řízení a předběžná otázka

13 Dne 12. července 2002 se nezletilý syn žalobců ve věci v původním řízení, který jel na kole, střetl s vozidlem pojištěným pojišťovnou Fidelidade-Mundial. V důsledku této nehody chlapec zemřel.

14 Předkládající soud v tomto ohledu uvádí, že v rámci předcházejících řízení bylo prokázáno, že k uvedené nehodě došlo přibližně ve 20:20 hod. v aglomeraci na venkově v ulici lemované domy a že dítě na kole jelo v protisměru, aniž by dodržovalo pravidla přednosti v jízdě.

15 Žalobci ve věci v původním řízení proti pojišťovně Fidelidade-Mundial, pojistiteli vozidla, které se účastnilo nehody, v rámci níž byl jejich syn poškozeným, podali žalobu z titulu občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Touto žalobou

se dotyční domáhají přiznání náhrady škody ve výši 207 080,78 eur, jakož i úhrady výdajů na lékařské ošetření a náhrady jakékoli věcné škody z titulu majetkové a nemajetkové újmy způsobené uvedenou nehodou.

16 Vzhledem k tomu, že tato žaloba byla zamítnuta jak v prvním stupni, tak v rámci odvolacího řízení, podali žalobci ve věci v původním řízení kasační opravný prostředek k Supremo Tribunal de Justiça.

17 Pokud jde o okolnosti nehody, v rámci níž byl syn žalobců ve věci v původním řízení poškozeným, uvedl předkládající soud, který odkázal na rozhodnutí vydaná v prvním stupni a v rámci odvolání, že jediným viníkem je dítě nízkého věku, které na kole jelo v protisměru, aniž dodržovalo pravidla přednosti v jízdě, a že řidič vozidla neporušil žádnou z povinností, které mu ukládají pravidla provozu, takže vůči němu nelze uplatnit žádnou odpovědnost, ať už z titulu odpovědnosti za škodlivý následek nebo na základě odpovědnosti za zavinění.

18 Předkládající soud však ve svém rozhodnutí zmínil tvrzení žalobců ve věci v původním řízení, podle nichž bylo možné od řidiče motorového vozidla vyžadovat zvláštní pozornost a mimořádně opatrné řízení, a to s ohledem na skutečnost, že znal místo nehody, na kterém se neustále pohybují děti. Nedbalostní jednání uvedeného řidiče mělo podle týchž tvrzení v rámci příčinné souvislosti dopad na proces, který vedl ke škodné události.

19 Předkládající soud poukazuje na to, že i když Soudní dvůr uznal, že občanskoprávní odpovědnost je oblastí, která zůstává v pravomoci členských států, ve svém rozsudku ze dne 30. června 2005, Candolin a další (C-537/03, Sb. rozh. s. I-5745), upřesnil, že členské státy musejí tuto pravomoc vykonávat v souladu s právem Unie, a ustanovení první, druhé a třetí směrnice tedy nemohou zbavit jejich užitečného účinku. Uvedená

ustanovení by takového účinku byla zbavena především v případě, kdy by pouze z důvodu, že lze škodu přičíst samotnému poškozenému, vnitrostátní právní úprava vyloučila či nepřiměřeně omezila právo na náhradu škody.

20 S ohledem na tuto judikaturu Soudního dvora má předkládající soud pochybnosti o slučitelnosti režimu občanskoprávní odpovědnosti použitelného ve sporu v původním řízení s ustanoveními práva Unie zmíněnými v bodech 3 až 5 tohoto rozsudku.

21 Za těchto podmínek se Supremo Tribunal de Justiça rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je třeba ustanovení článku 1 třetí směrnice [...] vykládat v tom smyslu, že brání tomu, aby portugalské občanské právo – zejména ustanovení čl. 503 odst. 1 a článků 504, 505 a 570 občanského zákoníku – v případě dopravní nehody, ke které došlo za okolností času, místa a způsobu jako v projednávané věci, vyloučilo nebo omezilo právo na poskytnutí náhrady škody nezletilému, který je sám poškozeným v rámci dopravní nehody, pouze z toho důvodu, že se má za to, že se uvedený nezletilý na vzniku škody zčásti nebo dokonce výlučně podílel?“

K předběžné otázce

22 Úvodem je třeba uvést, jak správně zdůraznila německá vláda, že i když se položená otázka týká pouze článku 1 třetí směrnice, z předkládacího rozhodnutí jako celku však vyplývá, že podstatou předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda první,

druhá a třetí směrnice musejí být vykládány v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, která omezuje či vylučuje právo na poskytnutí náhrady škody poškozenému v rámci nehody, které se účastní motorové vozidlo, a to z důvodu, že se tento poškozený na vzniku škody částečně či výlučně podílel.

23 V tomto ohledu je třeba zaprvé připomenout, že z preambule první a druhé směrnice vyplývá, že jejich účelem je zajistit volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Evropské 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 na území Unie k nehodě došlo (rozsudky ze dne 28. března 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, s. I-1829, bod 13; ze dne 14. září 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, s. I-6711, bod 24, jakož i ze dne 17. března 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Sb. rozh. s. I-1821, bod 24).

24 První směrnice, upřesněná a doplněná 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 především uvádí, které typy škod a poškozené třetí osoby má toto pojištění krýt (viz výše uvedené rozsudky Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, bod 27, jakož i Carvalho Ferreira Santos, bod 27).

25 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. Zatímco je totiž prvně uvedená povinnost vymezena a zaručena právní úpravou Unie, rozsah odškodnění je upraven především vnitrostátním právem (výše uvedený rozsudek Carvalho Ferreira Santos, bod 31 a citovaná judikatura).

26 Soudní dvůr již 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 uvedený rozsudek Carvalho Ferreira Santos, bod 32 a citovaná judikatura). Tato analýza je podepřena, pokud jde o škodu utrpěnou nemotorizovanými uživateli pozemních komunikací, ustanoveními článku 1a třetí směrnice, která jsou převzata do čl. 12 odst. 3 směrnice 2009/103.

27 Členské státy jsou nicméně povinny zaručit, že občanskoprávní odpovědnost použitelná podle jejich vnitrostátního práva bude kryta pojištěním v souladu s ustanoveními tří výše uvedených směrnic (výše uvedený rozsudek Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, bod 29; rozsudek ze dne 19. dubna 2007, Farrell, C-356/05, Sb. rozh. s. I-3067, bod 33, jakož i výše uvedený rozsudek Carvalho Ferreira Santos, bod 34).

28 Zadruhé z judikatury vyplývá, že členské státy musejí své pravomoci v této oblasti vykonávat v souladu s právem Unie a že vnitrostátní předpisy upravující odškodnění za nehody, které vyplývají z provozu vozidel, nemohou první, druhou a třetí směrnici zbavit jejich užitečného účinku (viz v tomto smyslu výše uvedené rozsudky Ruiz Bernáldez, bod 19; Candolin a další, body 27 a 28, jakož i Farrell, bod 34).

29 Jak upřesnil Soudní dvůr, uvedené směrnice by byly zbaveny takového účinku, pokud by vnitrostátní právní úprava, definovaná na základě obecných a abstraktních kritérií pouze na základě podílu poškozeného na vzniku škody buď odmítla poškozenému právo na poskytnutí náhrady škody z povinného pojištění provozu motorového vozidla nebo takové právo nepřiměřeně omezila (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Candolin a další, bod 29). Rozsah poskytnutí náhrady škody poškozenému může být tedy na základě individuálního posouzení omezen pouze za výjimečných okolností (výše uvedený rozsudek Candolin a další, bod 30).

30 Soudní dvůr tak dospěl k závěru, že čl. 2 odst. 1 druhé směrnice a článek 1 třetí směrnice brání vnitrostátní právní úpravě, která umožňuje odmítnutí či nepřiměřené omezení poskytnutí náhrady škody z povinného pojištění provozu motorového vozidla na základě podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku utrpěné škody (výše uvedený rozsudek Candolin a další, bod 35). Toto řešení bylo potvrzeno ve výše uvedeném rozsudku Farrell (bod 35).

31 Je třeba uvést, že ve věci v původním řízení je na rozdíl od okolností, jež nastaly ve věcech, které vedly k vydání výše uvedených rozsudků Candolin a další, jakož i Farrell, právo na náhradu škody poskytnutou poškozeným v rámci nehody dotčeno z důvodu nikoli omezení pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti ustanoveními v oblasti pojištění, nýbrž omezení občanskoprávní odpovědnosti pojištěného řidiče na základě použitelného režimu občanskoprávní odpovědnosti.

32 V tomto ohledu z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že ustanovení článků 503 a 504 portugalského občanského zákoníku stanoví objektivní odpovědnost v případě dopravní nehody, avšak že v souladu s ustanovením článku 505 tohoto zákoníku je odpovědnost za škodlivý následek stanovená v ustanovení čl. 503 odst. 1 uvedeného zákoníku vyloučena, jestliže lze nehodu přičíst poškozenému. Kromě toho, jestliže zavinění poškozeného přispělo ke vzniku či ke zvýšení škody, článek 570 portugalského občanského zákoníku stanoví, že s ohledem na stupeň závažnosti tohoto zavinění nebude uvedené osobě náhrada škody přiznána vůbec či jí bude přiznána jen částečně.

33 Jinak řečeno, vnitrostátní právní předpisy použitelné v rámci sporu v původním řízení v takovém kontextu, jako je kontext projednávané věci, odpovědnost řidiče vozidla, které se účastnilo nehody, za škodlivý následek zamýšlejí vyloučit pouze v případě, že je nehoda přičitatelná výlučně poškozenému. Kromě toho je v případě zavinění poškozeného, které přispělo ke vzniku či ke zvýšení škody, která mu vznikla, poskytnutí náhrady škody poškozenému na základě těchto právních předpisů dotčeno v rozsahu, který je přiměřený stupni závažnosti tohoto zavinění.

34 Na rozdíl od příslušných právních kontextů ve věcech, v nichž byly vydány výše uvedené rozsudky Candolin a další, jakož i Farrell, tedy uvedené právní předpisy nemají za následek, že by bylo v případě podílu poškozeného na škodě, která mu vznikla, automaticky vyloučeno nebo nepřiměřeným způsobem omezeno jeho právo, v projednávaném případě právo rodičů nezletilého dítěte, které bylo usmrceno při střetu s motorovým vozidlem, když jelo na kole, na poskytnutí náhrady škody z povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti řidiče vozidla, které se nehody účastnilo. Těmito právními předpisy tedy není dotčena záruka upravená právem Unie, že občanskoprávní odpovědnost, určená na základě použitelného vnitrostátního práva, je kryta pojištěním v souladu s třemi výše uvedenými směrnicemi (viz výše uvedený rozsudek Carvalho Ferreira Santos, body 43 a 44).

35 S ohledem na předcházející úvahy je na položenou otázku třeba odpovědět tak, že první, druhá a třetí směrnice musejí být vykládány v tom smyslu, že nebrání vnitrostátním ustanovením spadajícím pod právo občanskoprávní odpovědnosti, která na základě individuálního posouzení výlučného či částečného podílu poškozeného v rámci nehody na škodě, která mu vznikla, umožňují vyloučit či omezit právo tohoto poškozeného požadovat poskytnutí náhrady škody z titulu pojištění občanskoprávní odpovědnosti motorového vozidla, které se nehody účastnilo.

K nákladům řízení

36 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 (třetí senát) rozhodl takto:

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, 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 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 musejí být vykládány v tom smyslu, že nebrání vnitrostátním ustanovením spadajícím pod právo občanskoprávní odpovědnosti, která na základě individuálního posouzení výlučného či částečného podílu poškozeného v rámci nehody na škodě, která mu vznikla, umožňují vyloučit či omezit právo tohoto poškozeného požadovat poskytnutí náhrady škody z titulu pojištění občanskoprávní odpovědnosti motorového vozidla, které se nehody účastnilo.

Podpisy.