Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
ANDREY BIONDIHO
přednesené dne 25. září 2025 [1]

Věc C-490/24

Stichting Koskea, jako správkyně ED
proti
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV jednající pod obchodním názvem Reaal Schadeverzekering NV

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou podal Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska)]

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel – Směrnice 2009/103/ES – Článek 12 odst. 1 – Škoda způsobená vozidlem – Pojistné krytí – Vyloučení škody způsobené řidiči, jaké upravuje směrnice 2009/103 – Podíl osoby cestující ve vozidle na vzniku škody způsobené vozidlem – Vliv na kvalifikaci jako ‚řidiče' – Definice – Autonomní pojem unijního práva – Cíl ochrany třetích osob poškozených nehodou – Právní jistota – Hranice mezi občanskoprávní odpovědností na straně jedné a pojištěním občanskoprávní odpovědnosti na straně druhé"

1. Probíhající technologický vývoj hledá cesty, jak lidem ulevit od namáhavých či nebezpečných úkonů. Vozidlo bez řidiče, o němž jsme měli za to, že patří výhradně do světa sci-fi, se stává realitou. Již brázdí ulice San Franciska a Pekingu, a brzy bude i v Londýně [2]. V důsledku snížení rizika spojeného s lidskou chybou se očekává výrazný pokles počtu dopravních nehod.

2. Dokud takový pokles nehod skutečně nenastane, bude unijní právo dál poskytovat poškozeným z dopravních nehod důležitý nástroj ochrany prostřednictvím směrnic o povinném o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (dále jen společně „směrnice

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Viz „Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law" dostupný na následující adrese: https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (poslední přístup dne 18. června 2025).

o pojištění občanskoprávní odpovědnosti“)[3]. I když Soudní dvůr byl již opakovaně požádán, aby se vyjádřil k výkladu těchto směrnic a definoval zejména pojmy „osoby cestující ve vozidle“[4] a „provoz v dopravě“[5], v tomto řízení o předběžné otázce má Soudní dvůr poprvé upřesnit rozsah pojmu „řidič“, přičemž se jedná o otázku, která již zaměstnává řadu vnitrostátních soudů.

I. Spor v původním řízení, předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

3. V roce 2016 ED, žalobce v původním řízení, řídil minibus fotbalového klubu, v němž cestoval bývalý trenér tohoto klubu a několik členů týmu. Minibus měl namířeno z hřiště jiného fotbalového klubu do dalšího fotbalového klubu na v něm organizovanou oslavu. Když jel minibus řízený ED rychlostí okolo 70 km/h, trenér, který seděl ve vozidle na zadním sedadle napravo od řidiče, náhle zatáhl za ruční brzdu. Minibus dostal smyk a narazil do několika pilířů. Řidič a spoluhráč, který seděl na sedadle spolujezdce, byli vymrštěni z vozidla. Uvedený spoluhráč svým zraněním podlehl. ED utrpěl závažná zranění a vážné následky této nehody si nese dodnes.

4. Fotbalový klub, vlastník minibusu, měl uzavřené u společnosti Reaal Schadeverzekering N. V. pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla. Nadto měl klub uzavřené u společnosti Nationale Nederlanden pojištění na škodu způsobenou osobám cestujícím ve vozidle a řidiči vozidla[6].

5. ED se prostřednictvím nadace Stichting Koskea, která nyní spravuje jeho majetek a hájí jeho zájmy, domáhal pojistného krytí jemu způsobené škody u společnosti Nationale Nederlanden. V lednu 2020 advokát této společnosti sdělil ED, že pojistné plnění z pojištění odpovědnosti řidiče nepřísluší, jelikož z policejní zprávy o okolnostech nehody vyplývá, že ED řídil minibus po požití alkoholu a neměl zapnutý bezpečnostní pás. Advokát dále uvedl, že nenáleží ani pojistné plnění z titulu povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidla, jelikož z čl. 4 odst. 1 Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (nizozemský zákon o pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla, dále jen „WAM“) vyplývá, že „pojištění nemusí nezbytně pokrývat náhradu škody vzniklé řidiči motorového vozidla, které nehodu způsobilo“.

[3] – 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. 1972, L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10, dále jen „první směrnice“); 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; Zvl. vyd. 06/07, s. 3, dále jen „druhá směrnice“); 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. 1990, L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249, dále jen „třetí směrnice“); směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS (Úř. věst. 2000, L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 331, dále jen „čtvrtá směrnice“); 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. 2005, L 149, s. 14), a konečně 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. 2009, L 263, s. 11), která provedla kodifikaci předchozích směrnic (viz bod 1 odůvodnění směrnice 2009/103), ve znění směrnice (EU) 2021/2118 Evropského parlamentu a Rady ze dne 24. listopadu 2021 (Úř. věst. 2021, L 430, s. 1). Jelikož skutkové okolnosti ve věci v původním řízení pocházejí z roku 2016, budu v dalším rozboru v zásadě odkazovat na směrnici 2009/103 v její původní verzi. Vzhledem k tomu, že tato posledně uvedená směrnice kodifikovala předchozí směrnice, připomínám, že judikatura týkající se těchto dřívějších směrnic je použitelná na výklad shodných ustanovení směrnice 2009/103 [viz rozsudek ze dne 10. června 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 23 a citovaná judikatura)].

[4] – Viz například rozsudek ze dne 1. prosince 2011, Churchill Insurance Company Limited a Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, bod 30).

[5] – Viz například rozsudky ze dne 4. září 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146); ze dne 20. prosince 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), a ze dne 20. června 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] – Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že se společnost Reaal Schadeverzekering N. V. později sloučila se společností Nationale Nederlanden.

6. Toto vnitrostátní ustanovení provádí do nizozemského práva čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103, podle kterého „kryje pojištění uvedené v článku 3 odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla“ [7].

7. Stichting Koskea, jednající jménem ED, podala proti společnosti Nationale Nederlanden žalobu znějící na náhradu škody na základě smlouvy o pojištění rizika občanskoprávní odpovědnosti, v níž v podstatě tvrdila, že ED nemohl být v důsledku zásahu trenéra do řízení vozidla, které způsobilo škodu, již považován za řidiče.

8. Rechtbank Noord-Nederland (soud pro severní Nizozemsko, Nizozemsko) této žalobě vyhověl, přičemž měl v podstatě za to, že počínaje okamžikem, kdy bývalý trenér zatáhl za ruční brzdu, již žalobce v původním řízení nebyl fakticky schopen toto vozidlo řídit, a tudíž již nemohl být považován za „řidiče“ tohoto vozidla ve smyslu čl. 4 odst. 1 WAM.

9. Společnost Nationale Nederlanden podala proti tomuto rozsudku odvolání k Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (odvolací soud v Arnhem-Leeuwardenu, Nizozemsko), který jej zrušil s tím, že ED nepozbyl v důsledku zásahu trenéra postavení řidiče a že ED byl tím, kdo usedl za volant tohoto vozidla, uvedl vozidlo do pohybu, určil jeho rychlost a zvolil směr jízdy. Ovládal uvedené vozidlo a nic na tom nemění skutečnost, že bývalý trenér náhle zatáhl za ruční brzdu a učinil úkon řízení.

10. Nadace Stichting Koskea podala kasační opravný prostředek k Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska), který je předkládajícím soudem. Předkládající soud má pochybnosti ohledně toho, zda ED byl ještě řidičem v okamžiku, kdy k nehodě došlo, a zda by neměl být považován za cestujícího poškozeného nehodou, na kterého se vztahuje pojistné krytí občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel. Dle předkládajícího soudu tak vyvstává otázka, zda čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že povinné pojištění provozu motorového vozidla musí pokrývat odpovědnost původního řidiče daného vozidla za škodu v případě, že jeden ze spolucestujících zasáhl do řízení vozidla, a v důsledku tohoto zásahu došlo k nehodě.

11. I když je cílem čl. 4 odst. 1 WAM využít výjimku stanovenou v čl. 1 třetí směrnice, nyní v čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103, žádné z těchto ustanovení dle předkládajícího nedefinuje, kdo je „řidič“. Vzhledem k tomu, že čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 rozlišuje mezi řidičem a ostatními osobami cestujícími ve vozidle, má předkládající soud za to, že je třeba definovat „řidiče“, na kterého se obecná zásada ochrany povinným pojištěním občanskoprávní odpovědnosti nepoužije.

12. Za těchto podmínek se Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska) rozhodl přerušit řízení a rozhodnutím došlým kanceláři Soudního dvora dne 12. července 2024 položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 12 odst. 1 [směrnice 2009/103] vykládán v tom smyslu, že povinné pojištění odpovědnosti musí krýt odpovědnost za škodu (původního) řidiče v situaci, kdy jedna z osob cestujících ve vozidle zasáhne do řízení motorového vozidla, a v důsledku tohoto zásahu dojde k nehodě?

[7] – Článek 3 první a druhý pododstavec směrnice 2009/103 zní:
„Každý členský stát přijme s přihlédnutím k článku 5 veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidla, které má obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním.
Rozsah pojistné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě opatření uvedených v prvním pododstavci.“

2) V případě kladné odpovědi na první otázku, vyplývají z [unijního] práva určité požadavky, k nimž musí vnitrostátní soud přihlédnout při posuzování, zda řidič ve smyslu čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 za konkrétních okolností případu přestal být řidičem a do úvahy přichází jeho ochrana jako osoby cestující ve vozidle podle obecného pravidla?“

13. Písemná vyjádření předložily Soudnímu dvoru společnost Nationale Nederlanden, nizozemská vláda a Evropská komise, přičemž tyto zúčastněné strany rovněž přednesly ústní vyjádření na jednání konaném před Soudním dvorem dne 12. června 2025.

II. Analýza

14. Úvodem je třeba připomenout, že Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že „[p]ovinnost pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám provozem motorových vozidel se […] neshoduje s rozsahem jejich odškodnění na základě občanskoprávní odpovědnosti pojištěného. Prvně uvedená povinnost je totiž vymezena a zaručena unijními právními předpisy, zatímco rozsah odškodnění je upraven především vnitrostátním právem“ [8]. Z toho vyplývá, že první, druhá a třetí směrnice neusilují o harmonizaci režimů občanskoprávní odpovědnosti členských států a že za současného stavu unijního práva si mohou členské státy stanovit režim občanskoprávní odpovědnosti použitelný na nehody způsobené provozem motorových vozidel [9].

15. Kromě toho Soudní dvůr již rozhodl, že úmyslem zákonodárce Unie například 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 [10]. Je to tedy občanskoprávní odpovědnost použitelná podle podmínek definovaných právem každého členského státu, která musí být kryta pojištěním podle unijního práva, a to v mezích zachování užitečného účinku směrnic upravujících tuto oblast [11]. Právě s ohledem na tento užitečný účinek tak Soudní dvůr mohl rozhodnout, že tyto směrnice brání ustanovení vnitrostátního práva, kterým je z úřední povinnosti vyloučen nebo nepřiměřeným způsobem snížen nárok poškozené osoby na náhradu škody z důvodu jejího podílu na vzniku škody [12].

16. Judikatura Soudního dvora tím ještě více ztenčila hranici mezi harmonizací režimů občanskoprávní odpovědnosti a harmonizací pojištění této odpovědnosti. Tuto tenkou hranici je třeba mít dobře na paměti před započetím analýzy otázek předložených Soudnímu dvoru.

A. K definici pojmu „řidič“

17. Ačkoli to není obvyklé, zahájím analýzu druhou předběžnou otázkou. Vzhledem k tomu, jak navrhnu odpovědět na první otázku předkládajícího soudu, nicméně nebude podle mého názoru nutné, aby Soudní dvůr odpověděl na tuto druhou otázku, kterou je vyzýván, aby definoval pojem „řidič“ ve smyslu směrnic o pojištění občanskoprávní odpovědnosti. Následující odpověď tedy nastiňuji pouze podpůrně.

[8] – Rozsudek ze dne 10. června 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 36 a citovaná judikatura).

[9] – Mimo jiné viz rozsudky ze dne 17. března 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, EU:C:2011:158, dále jen „rozsudek Carvalho Ferreira Santos“, bod 32 a citovaná judikatura), jakož i ze dne 23. ledna 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, bod 29).

[10] – Rozsudek Carvalho Ferreira Santos, bod 33.

[11] – Viz rozsudek Carvalho Ferreira Santos, bod 36 a citovaná judikatura.

[12] – Viz rozsudek Carvalho Ferreira Santos, body 36 až 38.

18. Článek 12 odst. 1 směrnice 2009/103 „řidiče“ nedefinuje. Nějaká vodítka neposkytuje ani článek 1 této směrnice, jakkoli je věnován definicím. Upřesnění v tomto ohledu nepřináší ani žádná z ostatních směrnic o pojištění občanskoprávní odpovědnosti [13].

19. Co se přitom týče pojmu uvedeného v ustanovení směrnice, které neobsahuje žádný odkaz na vnitrostátní právní předpisy, výraz „řidič“ v zásadě vyžaduje, a to s ohledem jak na požadavky jednotného uplatňování unijního práva, tak zásadu rovného zacházení, aby byl vykládán autonomně, s přihlédnutím ke kontextu tohoto ustanovení a cíli sledovanému právní úpravou, jejíž je součástí [14].

20. Pokud jde o kontext, z analýzy směrnice 2009/103 vyplývá, že řidič je definován pouze negativně: není osobou cestující ve vozidle [15], není ani chodcem, ani nemotorizovaným uživatelem pozemních komunikací [16], ani tím spíše cyklistou [17].

21. Řidič se nicméně nutně nachází ve vozidle definovaném v čl. 1 bodě 1 směrnice 2009/103 zejména jako vozidlo „s mechanickým pohonem“. Z toho lze tedy dovozovat, že řidič je v zásadě ten, kdo uvnitř vozidla aktivuje mechanický pohon vozidla.

22. Pokud jde o sledovaný cíl, Soudní dvůr nedávno opět připomněl, že směrnice kodifikované směrnicí 2009/103 „postupně upřesňovaly povinnosti členských států v oblasti povinného pojištění. Jejich cílem bylo jednak zajistit volný pohyb jak vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území Evropské unie, tak osob, které jimi cestují, a jednak zaručit, aby s osobami poškozenými nehodami způsobenými těmito vozidly bylo zacházeno srovnatelným způsobem bez ohledu na to, na kterém místě […] Unie k nehodě dojde […] [Z] bodů 2 a 20 odůvodnění směrnice 2009/103 vyplývá, že tato směrnice sleduje v podstatě stejné cíle jako uvedené směrnice […] Z vývoje unijní právní úpravy v oblasti povinného pojištění vyplývá, že cíl ochrany poškozených dopravními nehodami způsobenými těmito vozidly byl unijním normotvůrcem trvale sledován a posilován“ [18].

23. Ačkoli z tohoto cíle vyplývá požadavek definovat „poškozené osoby“ [19] široce, tento cíl nemůže podle mého názoru zakládat definici pojmu „řidič“, která by zahrnovala potenciální postavení řidiče jako poškozené osoby, a to s ohledem na výslovné vyloučení obsažené v čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103.

[13] – První směrnice „řidiče“ nezmiňuje. Tento pojem se poprvé objevuje ve druhé směrnici (viz devátý bod odůvodnění a článek 3 této druhé směrnice). Ve třetí směrnici odkazuje na „řidiče“ pouze článek 1. Čtvrtá směrnice zmiňuje „řidiče“ v bodech 23 a 24 odůvodnění, jakož i v čl. 5 odst. 4. Konečně se na řidiče odkazuje v bodě 15 odůvodnění a v čl. 4 odst. 1 směrnice 2005/14.

[14] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. září 2014, Deckmyn a Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, body 14 a 15). K požadavku jednotného výkladu pojmu „provoz vozidel“ viz zejména rozsudky ze dne 28. listopadu 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 31), a ze dne 20. června 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 32 a citovaná judikatura).

[15] – Viz čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103.

[16] – Viz čl. 12 odst. 3 směrnice 2009/103.

[17] – Viz čl. 12 odst. 3 směrnice 2009/103. Viz také, k vyloučení elektrokola z pojmu „vozidlo“ ve smyslu této směrnice, rozsudek ze dne 12. října 2023, KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

[18] – Rozsudek ze dne 30. dubna 2025, Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, body 37 až 39) a citovaná judikatura). Cíl ochrany poškozených osob, sledovaný směrnicí 2009/103, byl potvrzen směrnicí 2021/2118 (viz bod 39 odůvodnění této směrnice).“

[19] – Namísto nich směrnice 2021/2118 upřednostňuje pojem „poškození“ (viz bod 2 odůvodnění této směrnice. Viz také nadpis článku 12 ve znění změn směrnice 2009/103).

24. Definice „řidiče“ ve smyslu tohoto ustanovení se tudíž musí nacházet někde mezi dodržením práva členských států zvolit si vlastní model občanskoprávní odpovědnosti [20] a zachováním užitečného účinku této směrnice.

25. Za účelem dosažení vyšší míry přesnosti této definice lze účinně nalézt interpretační vodítko v mezinárodním právu.

26. Vídeňská úmluva ze dne 8. listopadu 1968 o silničním provozu [21], jejímiž smluvními stranami jsou všechny členské státy, definuje řidiče v čl. 1 písm. v) jako „každou osobu, která na silnici řídí motorové vozidlo nebo jiné vozidlo (včetně jízdního kola)“. Úmluva zakotvuje zvláštní ustanovení týkající se řidičů v jejím článku 8, ze kterého vyplývá, že „[k]aždé pohybující se vozidlo nebo souprava vozidel musí mít řidiče“, že „[k]aždý řidič musí mít nezbytné fyzické i psychické schopnosti k řízení a při řízení musí být v dobrém fyzickém i psychickém stavu“, že „[k]aždý řidič vozidla s motorovým pohonem musí mít znalosti a dovednosti nezbytné pro řízení vozidla“ a že „[k]aždý řidič musí být vždy schopen řídit své vozidlo“ [22]. Není bez zajímavosti poznamenat, že taktéž podle tohoto článku 8 je odpovědností samotného řidiče mít vozidlo nepřetržitě pod kontrolou.

27. Ze všech těchto skutečností by tedy bylo možné dovozovat, že řidičem je ten, kdo usedl na místě pro řízení vozidla, a kdo má tedy přístup ke všem podstatným ovládacím prvkům tohoto vozidla, které mu umožňují určovat jeho pohyb, směr a rychlost.

28. Konečně dodávám, že z důvodů, které dále v tomto stanovisku objasním, osoba, která usedla na místě pro řízení vozidla, může pozbýt postavení řidiče pouze za zcela výjimečných okolností [23]. Každopádně posouzení, kdo byl řidičem v okamžiku nehody, podle skutkového kontextu každé z řešených situací, musí být ponecháno na vnitrostátních soudech. Připomínám, že při tomto posouzení budou muset tyto soudy dbát na zachování užitečného účinku směrnice 2009/103 [24].

B. K otázce náhrady škody způsobené řidiči

29. V rámci první otázky se předkládající soud dotazuje Soudního dvora, zda z čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 vyplývá, že povinné pojištění upravené v článku 3 této směrnice musí krýt odpovědnost za škodu způsobenou řidiči v případě, že osoba cestující ve vozidle zasáhne do řízení motorového vozidla, a v důsledku tohoto zásahu dojde k nehodě.

30. Mám za to, že na tuto otázku je třeba odpovědět záporně.

[20] – Což je vyjádřeno v čl. 12 odst. 3 posledním pododstavci směrnice 2009/103. Přiznávám, že mám pochopení pro argument, rozvedený Komisí na jednání před Soudním dvorem, podle kterého by příliš restriktivní definiční kritéria mohla vést k zásahu do pravomoci členských států samostatně vymezit vlastní režim občanskoprávní odpovědnosti.

[21] – *Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1042, s. 17.

[22] – Viz čl. 8 odst. 1, 3, 4 a 5 Vídeňské úmluvy ze dne 8. listopadu 1968 o silničním provozu.

[23] – Například samotné vměšování se do řízení ze strany jiné osoby, než je řidič, by nemělo postačovat k tomu, aby řidič pozbyl postavení řidiče ve smyslu směrnice 2009/103. Jak zdůraznila nizozemská vláda, je třeba dbát bezpodmínečně na zachování právní jistoty poškozených osob. Je-li totiž možné snadno pozbýt postavení řidiče, znamená to, zrcadlově, že osoba cestující ve vozidle ztrácí postavení poškozené osoby. Mohli bychom se tak ocitnout v režimu, ve kterém by měly pojišťovací společnosti zájem na tom systematicky zpochybňovat chování cestujících v kabině vozidla, což by bylo na újmu účinnosti jejich odškodnění, a v konečném důsledku jejich ochrany.

[24] – Viz bod 15 tohoto stanoviska.

31. Připomínám, že čl. 3 první pododstavec směrnice 2009/103 ukládá každému členskému státu povinnost přijmout veškerá vhodná opatření, aby zajistil, aby občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidla, které má obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním.

32. I když jsou rozsah pojistné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí stanoveny v rámci těchto „vhodných opatření“ [25], směrnice 2009/103 upřesňuje, že pojištění musí povinně zahrnovat jak věcné škody, tak škody na zdraví [26]. Dle dalšího upřesnění uvedeného v této směrnici „kryje pojištění uvedené v článku 3 odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s *výjimkou řidiče*, vyplývající z provozu vozidla“ [27]. Naproti tomu škody, které utrpěla rodina řidiče, musí být v zásadě pojištěním kryty [28]. Z článku 12 odst. 3 druhého pododstavce směrnice 2009/103 konečně vyplývá, že tímto článkem „není dotčena občanskoprávní odpovědnost ani výše náhrady škody“.

33. Z doslovného výkladu čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 tudíž vyplývá zřejmý a výslovný záměr unijního normotvůrce *nestanovit*, že bude povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti krýt škody způsobené řidiči, a to bez ohledu na to, jak tyto škody vznikly. Výluka vztahující se na řidiče se totiž týká veškerých škod bez rozdílu, a nikoliv jen škod, za které by byl řidič odpovědný.

34. Ze znění tohoto článku dále vyplývá, že vozidlo může řídit jen a pouze jeden řidič [29].

35. Diskuse před Soudním dvorem sice zcela neumožnily určit skutečný důvod vyloučení škod způsobených řidiči z pojistného krytí, které má svůj původ ve třetí směrnici [30], nicméně lze mít rozumně za to, že režim pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel, jaký byl ustanoven na unijní úrovni, spočívá na základní dichotomii – *summa divisio* – mezi na straně jedné řidičem, u něhož se má za to, že rozhodl o tom, že vozidlo bude účastno silničního provozu [31], a tudíž stojí u zrodu podstoupení rizika, a že vozidlo ovládá, a na straně druhé poškozenými jako „nejslabšími účastníky nehody“ [32], ať již to jsou chodci, cestující ve vozidle a současně pojistníci, majitelé vozidla nebo rodinní příslušníci řidiče, pojistníka či majitele vozidla, a to bez ohledu na to, zda do vozidla usedli s plnou znalostí věci nebo jim lze vytknout, že přispěli ke vzniku škody [33]. Slabší postavení třetích osob cestujících ve vozidle poškozených nehodou, je již z povahy věci dáno tím, že nemohou ovlivnit situaci vedoucí k nehodě [34]. Osobami chráněnými na základě jednotlivých směrnic jsou tedy osoby poškozené nehodou, a to v širokém smyslu slova, vymezené v protikladu k řidiči a vylučující řidiče.

[25] – Viz čl. 3 druhý pododstavec směrnice 2009/103.

[26] – Viz čl. 3 čtvrtý pododstavec směrnice 2009/103.

[27] – Článek 12 odst. 1 směrnice 2009/103. Kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska.

[28] – Pokud jde o újmu na zdraví, viz článek 12 odstavec 2 směrnice 2009/103.

[29] – Což kontrastuje s množným číslem použitým pro označení cestujících ve vozidle.

[30] – Viz článek 1 třetí směrnice. Viz také rozsudek ze dne 14. září 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, bod 26).

[31] – Zde volím slova, která na jednání použila společnost Nationale Nederlanden.

[32] – Viz bod 22 odůvodnění směrnice 2009/103. Podle Soudního dvora „[k]dyž článek 1 třetí směrnice […] stanoví, že pojištění občanskoprávní odpovědnosti týkající se provozu vozidel kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, zavádí pouze rozlišení mezi řidičem vozidla a ostatními osobami cestujícími ve vozidle“ [rozsudek ze dne 30. června 2005, Candolin a další (C-537/03, EU:C:2005:417, bod 32)].

[33] – Co se týče pojistného krytí újem na zdraví způsobených rodinným příslušníkům pojistníka, řidiče či kterékoli jiné osoby, jež nese občanskoprávní odpovědnost za nehodu, viz čl. 12 odst. 2 směrnice 2009/103; pokud jde o krytí újmy na zdraví a škody na majetku u chodců, cyklistů a dalších nemotorizovaných účastníků silničního provozu, viz článek 12 odst. 3 první pododstavec této směrnice..

[34] – K postavení osob cestujících ve vozidle jako třetích osob poškozených nehodou viz rozsudek ze dne 19. září 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, bod 34). Z tohoto rozsudku vyplývá, že osoba, která byla pojištěna pro řízení vozidla, ale byla spolucestujícím v okamžiku nehody, je považována za cestujícího poškozeného nehodou ve smyslu směrnice 2009/103; viz rozsudek ze dne 19. září 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, bod 38 a citovaná judikatura).

36. Ať již z hlediska doslovného nebo systematického výkladu, vše nasvědčuje tomu, že čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 musí být vykládán v tom smyslu, že v důsledku zásahu osoby cestující ve vozidle, který způsobí nehodu, nemůže řidič pozbýt postavení řidiče.

37. Z teleologického hlediska je podle mého názoru výklad čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 ve smyslu vyloučení odškodnění u škod, které utrpěl řidič, a to i v případě zásahu osoby cestující ve vozidle, v souladu s cílem sledovaným touto směrnicí ze dvou podstatných důvodů.

38. Zaprvé, přestože legislativní vývoj šel bezesporu vstříc větší ochraně osob poškozených nehodou [35], současně se tento vývoj velmi zřetelně vyznačoval – a to setrvale počínaje přijetím třetí směrnice – vyloučením škod, které utrpěl řidič, z povinného pojištění. Směrnice o pojištění občanskoprávní odpovědnosti jsou tak založeny na zásadě, podle které povinným pojištěním musí být kryty pouze škody, které byly způsobeny poškozeným třetím osobám vozidlem řízeným řidičem [36]. Harmonizace provedená těmito směrnicemi se tak netýká řidiče, ten podléhá i nadále vnitrostátnímu právu.

39. Zadruhé vyloučení stanovené v čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 je třeba důsledně zohledňovat právě proto, aby byl zaručen cíl soustavně sledovaný unijním normotvůrcem v rámci jeho zásahů v této oblasti.

40. Mám totiž za to, že jestliže Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že cíl ochrany poškozených brání tomu, aby vnitrostátní právní úprava neoprávněně zúžila pojem „cestujícího“ [37], nečinil tak proto, aby nyní podstupoval riziko, že bude zastávat pojetí pojmu „řidiče“ ve smyslu unijního práva, které by bylo proměnlivé, subjektivizující, a zejména by mohlo v důsledku toho ohrozit samotné poškozené osoby tím, že by umožňovalo odejmout jim postavení cestujícího. Cíl ochrany poškozených osob lze zajistit jen v případě, že bude zachována předvídatelnost pravidel, přičemž tu je možné zaručit jen tehdy, jsou-li pojmy jasné a neměnné. Podotýkám, že rovněž co se týče cestujících, není ve směrnici 2009/103 pojistné krytí jim způsobených škod podmíněno tím, že neměli podíl na jejich vzniku [38].

[35] – Viz bod 22 tohoto stanoviska.

[36] – Na tomto závěru nic nemění znění rozsudku Carvalho Ferreira Santos. Soudní dvůr byl zde dotazován na to, zda je se směrnicemi o pojištění občanskoprávní odpovědnosti slučitelná vnitrostátní právní úprava, která v případě srážky dvou, a aniž je některému z řidičů možné přičíst zavinění, stanoví omezení občanskoprávní odpovědnosti pojištěného (řidiče) na základě použitelného režimu občanskoprávní odpovědnosti. Cílem portugalské právní úpravy totiž bylo „rozdělit občanskoprávní odpovědnost za škody způsobené srážkou dvou motorových vozidel v případě, že žádnému z řidičů nelze přičíst zavinění“ (viz bod 41 rozsudku Carvalho Ferreira Santos), přičemž toto rozdělení odpovědnosti mělo nutně vliv na výši náhrady škody. V případě řešeném rozsudkem Carvalho Ferreira Santos byl tudíž každý z řidičů odpovědný za škodu způsobenou jiné osobě (která se tedy stává poškozenou třetí osobou) a současně byl sám poškozenou třetí osobou. Právě v tomto smyslu je třeba chápat v bodě 43 tohoto rozsudku uvedený výraz „nárok poškozených, v projednávaném případě nárok řidiče“, přičemž toto dvojí postavení je výslovně zdůrazněno Soudním dvorem v bodě 45 uvedeného rozsudku. Portugalský právní řád se rozhodl vyřešit tento zjevný rozpor tím, že stanovil rozdělení občanskoprávní odpovědnosti za škodu úměrně podílu každého vozidla (viz bod 43 téhož rozsudku) – nemáme-li hovořit o řidiči – vzniku škody. Rozsudek Carvalho Ferreira Santos je proto třeba vykládat ve světle skutkového stavu a vnitrostátního právního rámce, kterými se vyznačovala věc v původním řízení.

[37] – Viz rozsudek ze dne 19. září 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, bod 36 a citovaná judikatura).

[38] – Vyjma specifických případů uvedených v čl. 13 odst. 1 druhém pododstavci směrnice 2009/103.

41. Z toho důvodu je třeba otázku krytí povinným pojištěním oddělit od otázky odpovědnosti za škodu, jelikož se unijnímu právu nepodařilo posledně uvedenou oblast harmonizovat [39]. V zájmu zachování právní jistoty a řádné dělby pravomocí je tudíž třeba pouze, poněkud manicheisticky, konstatovat, že směrnice 2009/103 na straně jedné ukládá členským státům povinnost zakotvit, že povinné pojištění bude muset krýt škody cestujících poškozených nehodou, a na straně druhé nestanoví, že toto pojištění má krýt škody způsobené řidiči.

42. Okolnosti nehody, která je předmětem sporu v původním řízení, jsou bezesporu tragické a ke všem obětem je zajisté třeba přistupovat citlivě. Nicméně snaha vnést do neštěstí určitou míru spravedlnosti nemůže být důvodem pro překrucování norem a právních pojmů do té míry, že by došlo k vyprázdnění jejich přirozeného smyslu.

43. Ve smyslu směrnice 2009/103 nemůže být ED současně řidičem a osobou cestující ve vozidle, která škodu způsobila. Trenéra, který zatáhl za ruční brzdu, nelze považovat za řidiče. Pouhý zásah spolucestujícího do řízení vozidla nevede k tomu, že tato osoba pozbývá postavení poškozeného nehodou, neboť takový zásah nepostačuje k tomu, aby ten, kdo se nachází na místě řidiče, přestal být řidičem.

44. Míra zásahu – odpovědnosti – osoby cestující ve vozidle na vzniku škody je otázkou, která se týká nikoli občanskoprávní odpovědnosti, jak je nastavena směrnicí 2009/103, nýbrž spíše občanskoprávní odpovědnosti samotné [40], která je upravena vnitrostátním právem [41]. Z důvodů, které jsem výše nastínil, navrhuji, aby byl čl. 12 odst. 1 směrnice 2009/103 vykládán v tom smyslu, že nestanoví, že povinné pojištění musí krýt odpovědnost za škodu způsobenou vozidlem jeho řidiči, a to ani v případě, že osoba cestující ve vozidle zasáhla do řízení motorového vozidla.

45. Rozhodnout v tomto smyslu by neznamenalo, že řidiči jsou ponecháni bez prostředků ochrany, nýbrž by jen potvrzovalo, že je na členských státech, aby upravily systém pojištění, který kryje škody způsobené řidičům [42].

III. Závěry

46. S ohledem na předchozí úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr na otázky Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska) odpověděl následovně:

„Článek 12 odst. 1 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

musí být vykládán v tom smyslu, že

[39] – Rozmanitost modelů zvolených členskými státy musí být zachována, přičemž právě proto, že se členské státy neshodly na vymezení jednotného režimu, zůstává směrnice 2009/103 tím nalezením rovnováhy, které je nám známo. Některé členské státy například zvolily model, ve kterém jsou škody způsobené vozidlem pojištěny prostřednictvím jeho řidiče, který je pojistníkem. Je to tedy řidič, kdo je pojištěn pro případ škod způsobených třetím osobám vozidlem, které řídí. V takových režimech je dobře patrné, jak by bylo obtížné připustit přenos postavení řidiče na osobu cestujícího ve vozidle při jakémkoliv zásahu této osoby. Nelze očekávat, že pojištění řidiče pokryje škody, které mu způsobil spolucestující zasahující do řízení, a tento spolucestující by zase pravděpodobně nebyl pojištěn jako řidič.

[40] – Jak to podle mého názoru již vyplývá ze znění bodu 24 rozsudku ze dne 30. června 2005, Candolin a další (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] – Viz rozsudek ze dne 10. června 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 36 a citovaná judikatura).

[42] – Takový systém bude moci stanovit výluky z pojištění, jako je tomu v případě pojištění řidiče uzavřeného za účelem krytí škod vzniklých ED. Zdá se tak, že jedinou obranou ED je domáhat se případně občanskoprávní odpovědnosti trenéra (viz bod 11 písemného vyjádření nizozemské vlády).

škody způsobené řidiči vozidla při dopravní nehodě nejsou kryty povinným pojištěním upraveným touto směrnicí, a to ani v případě, že osoba cestující ve vozidle zasáhne do řízení motorového vozidla, a v důsledku tohoto zásahu dojde k nehodě.“