Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
ANDREA BIONDI
prednesené 25. septembra 2025 [1]

Vec C-490/24

Stichting Koskea, konajúca ako správca majetku ED,
proti
Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, vykonávajúca činnosť pod obchodným menom Reaal Schadeverzekering NV

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel – Smernica 2009/103/ES – Článok 12 ods. 1 – Škody spôsobené vozidlom – Krytie poistením – Vylúčenie škody, ktorú utrpel vodič, ako uvádza smernica 2009/103 – Účasť cestujúceho na vzniku škôd spôsobených vozidlom – Vplyv na kvalifikáciu ‚vodiča' – Definícia – Autonómny pojem práva Únie – Cieľ ochrany tretích poškodených osôb – Právna istota – Hranica medzi občianskoprávnou zodpovednosťou na jednej strane a poistením zodpovednosti za škodu na strane druhej"

1. Prebiehajúci technologický vývoj má za cieľ odbremeniť jednotlivcov od ich náročných alebo nebezpečných úloh. Vozidlo bez vodiča, o ktorom sa myslelo, že je vyhradené pre romány science-fiction, sa stáva skutočnosťou. Už jazdí v uliciach San Francisca a Pekingu a zajtra bude v Londýne. [2] Očakáva sa významné zníženie počtu dopravných nehôd v dôsledku zníženia nebezpečenstva spojeného s ľudskou chybou.

[1] Jazyk prednesu: francúzština.

[2] Pozri „Self-driving vehicles set to be on roads by 2026 as Automated Vehicles Act becomes law", dostupné na: https://www.gov.uk/government/news/self-driving-vehicles-set-to-be-on-roads-by-2026-as-automated-vehicles-act-becomes-law (naposledy konzultované 18. júna 2025).

2. Kým sa nedozvieme, či sa toto zníženie potvrdí, právo Únie naďalej poskytuje dôležitý prostriedok ochrany obetí dopravných nehôd prostredníctvom smerníc o povinnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel[3] (ďalej spolu „smernice o , poistení občianskoprávnej zodpovednosti“. Hoci Súdny dvor už bol pri mnohých príležitostiach vyzvaný, aby sa vyjadril k výkladu týchto smerníc, najmä s cieľom vymedziť pojmy „cestujúci“[4] alebo „prevádzka vozidiel“[5], tento návrh na začatie prejudiciálneho konania ho po prvýkrát vyzýva, aby vyjasnil pojem „vodič“, keďže táto otázka už zamestnáva mnohé vnútroštátne súdy.

I. Spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie na Súdnom dvore

3. V roku 2016 ED, žalobca vo veci samej, riadil dodávku patriacu futbalovému klubu, do ktorej nastúpil bývalý tréner tohto klubu a niektorí členovia tímu. Dodávka odchádzala z areálu iného futbalového klubu smerom do tretieho klubu, aby sa dostavili na slávnosť, ktorá tam bola organizovaná. Keď dodávka, ktorú riadil ED premávala rýchlosťou približne 70 km/h, tréner, ktorý sedel vzadu napravo od vodiča, náhle potiahol za ručnú brzdu. Dodávka sa dostala do šmyku a narazila do niekoľkých stĺpov. Vodič, ako aj spoluhráč, ktorý si sadol na miesto spolujazdca vpredu, boli z vozidla vymrštení. Spoluhráč zomrel v dôsledku svojich zranení. ED bol vážne zranený a do dnešného dňa trpí vážnymi následkami tejto nehody.

4. Futbalový klub, ktorý bol vlastníkom dodávky, uzavrel poistenie proti riziku zodpovednosti za škodu v spoločnosti Reaal Schadeverzekering N.V.. Klub okrem toho uzavrel poistenie škody spôsobenej cestujúcim a vodičovi v spoločnosti Nationale Nederlanden.[6]

5. Pre svoju vlastnú ujmu vyplývajúcu z tejto nehody sa ED prostredníctvom nadácie Stichting Koskea, ktorá v súčasnosti spravuje jeho majetok a chráni jeho záujmy, pokúsil využiť poistné krytie spoločnosti Nationale Nederlanden. V januári 2020 advokát tejto spoločnosti informoval ED, že neexistuje krytie na základe poistenia vodiča, pretože zo správy polície o okolnostiach nehody vyplýva, že ED konzumoval alkohol predtým, ako si sadol za volant dodávky, a nemal zapnutý bezpečnostný pás. Advokát tiež uviedol, že nemôže existovať krytie na základe povinného poistenia zodpovednosti za škodu, keďže z § 4 ods. 1 Wet

[3] Smernica 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, 1972, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10, ďalej len „prvá smernica“); druhá smernica 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“); tretia smernica 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, 1990, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249, ďalej len „tretia smernica“); smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES zo 16. mája 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o zmene a doplnení smerníc Rady č. 73/239/EHS a 88/357/EHS (Ú. v. ES L 181, 2000, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331, ďalej len „štvrtá smernica“); smernica 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 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. EÚ L 149, 2005, s. 14), a nakoniec smernica 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, 2009, s. 11), zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/2118 z 24. novembra 2021 (Ú. v. EÚ L 430, 2021, s. 1). Keďže skutkové okolnosti sporu sa datujú do roku 2016, vo zvyšku analýzy odkazujem najmä na smernicu 2009/103 v jej pôvodnom znení. Keďže táto posledná uvedená smernica kodifikovala skoršie smernice, pripomínam, že judikatúru týkajúcu sa týchto smerníc možno prebrať na výklad rovnocenných ustanovení smernice 2009/103 [pozri rozsudok z 10. júna 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 23 a citovaná judikatúra)].

[4] Pozri napríklad rozsudok z 1. decembra 2011, Churchill Insurance Company Limited a Evans (C-442/10, EU:C:2011:799, bod 30).

[5] Pozri napríklad rozsudky zo 4. septembra 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146); z 20. decembra 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), a z 20. júna 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

[6] Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že Reaal Schadeverzekering N.V. sa odvtedy zlúčila so spoločnosťou Nationale Nederlanden.

aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (holandský zákon o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla; ďalej len „WAM“) vyplýva, že „poistenie nemusí nevyhnutne pokrývať náhradu škody, ktorú utrpel vodič motorového vozidla, ktorý spôsobil nehodu“.

6. Toto vnútroštátne ustanovenie preberá do holandského práva článok 12 ods. 1 smernice 2009/103, podľa ktorého znenia „poistenie uvedené v článku 3 bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví… spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča“ [7].

7. Stichting Koskea, konajúca v mene ED, podala žalobu proti spoločnosti Nationale Nederlanden, ktorou sa domáhala náhrady škody na základe poistnej zmluvy proti riziku zodpovednosti za škodu, pričom v podstate tvrdila, že ED sa už nemohol považovať za vodiča v dôsledku zásahu trénera do riadenia vozidla, ktoré spôsobilo škodu.

8. Rechtbank Noord-Nederland (Súd provincie Severné Holandsko, Holandsko) tejto žalobe vyhovel, pričom sa v podstate domnieval, že od okamihu, keď bývalý tréner zatiahol ručnú brzdu, žalobca vo veci samej už nebol schopný skutočne viesť toto vozidlo, a v dôsledku toho sa už nemohol považovať za jeho „vodiča“ v zmysle § 4 ods. 1 WAM.

9. Nationale Nederlanden podala proti tomuto rozsudku odvolanie na Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Odvolací súd Arnhem-Leeuwarden, Holandsko), ktorý ho zrušil, pričom rozhodol, že ED nestratil svoje postavenie vodiča z dôvodu zásahu bývalého trénera a že ED bol osobou, ktorá sa pôvodne ujala vedenia tohto vozidla, uviedla ho do chodu, určila jeho rýchlosť a zvolila smer cesty. ED ovládal riadenie uvedeného vozidla a skutočnosť, že bývalý tréner náhle zatiahol ručnú brzdu, a vykonal úkon riadenia, na tom nič nemení.

10. Nadácia Stichting Koskea podala kasačný opravný prostriedok na Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. Najvyšší súd má pochybnosti o tom, či ED bol v čase vzniku nehody ešte vodičom a či by sa nemal považovať za poškodeného cestujúceho ako takého, na ktorého sa vzťahuje poistenie zodpovednosti za škodu. Podľa jeho názoru vzniká otázka, či sa má článok 12 ods. 1 smernice 2009/103 vykladať v tom zmysle, že povinné poistenie motorových vozidiel sa musí vzťahovať na zodpovednosť za škodu, ktorú utrpel pôvodný vodič dotknutého vozidla v situácii, ak do riadenia tohto vozidla zasiahol cestujúci a tento zásah spôsobil nehodu.

11. Hoci cieľom § 4 ods. 1 WAM je využiť výnimku stanovenú v článku 1 tretej smernice, teraz v článku 12 ods. 1 smernice 2009/103, žiadne z týchto ustanovení nevymedzuje, čo je „vodič“. Keďže článok 12 ods. 1 smernice 2009/103 rozlišuje medzi vodičom a ostatnými cestujúcimi, je dôležité definovať „vodiča“, na ktorého sa neuplatňuje všeobecná zásada ochrany prostredníctvom povinného poistenia zodpovednosti za škodu.

[7] Článok 3 prvý a druhý odsek smernice 2009/103 znie takto:
„Každý členský štát prijme v súlade s článkom 5 všetky vhodné 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 opatrení uvedených v prvom pododseku.“

12. Za týchto podmienok Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko) rozhodol prerušiť konanie a rozhodnutím doručeným do kancelárie Súdneho dvora 12. júla 2024 položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 12 ods. 1 [smernice 2009/103] vykladať v tom zmysle, že povinné poistenie zodpovednosti za škodu sa musí vzťahovať na škodu, ktorú utrpel (pôvodný) vodič v situácii, keď do vedenia motorového vozidla zasiahol cestujúci, a v dôsledku tohto zásahu došlo k nehode?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku, vyplývajú z práva [Únie] určité požiadavky, ktoré musí vnútroštátny súd zohľadniť pri posudzovaní, či vodič v zmysle článku 12 ods. 1 kodifikovaného znenia smernice 2009/103 stratil za daných okolností postavenie vodiča a či prichádza do úvahy jeho ochrana ako cestujúceho podľa všeobecného pravidla?“

13. Písomné pripomienky predložili Súdnemu dvoru Nationale Nederlanden, holandská vláda a Európska komisia, ktoré tiež boli vypočuté na pojednávaní pred Súdnym dvorom 12. júna 2025.

II. Analýza

14. Na úvod treba pripomenúť, že Súdny dvor opakovane rozhodol, že „povinnosť poistného krytia zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám motorovými vozidlami sa… odlišuje od rozsahu náhrady tejto škody z dôvodu zodpovednosti poistenej osoby za škodu. Zatiaľ čo tá prvá je definovaná a zabezpečená právnou úpravou Únie, tá druhá je v zásade upravená vnútroštátnym právom“ [8]. Z toho vyplýva, že zámerom prvej, druhej a tretej smernice 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 uplatniteľný na dopravné nehody spôsobené prevádzkou motorových vozidiel. [9]

15. Súdny dvor okrem toho už konštatoval, že normotvorca Únie si neželal spresniť druh zodpovednosti za škodu, za zavinenie alebo za nebezpečenstvo súvisiace s prevádzkou vozidiel, ktoré má byť kryté povinným poistením. [10] Je to teda občianskoprávna zodpovednosť uplatniteľná v súlade s postupmi vymedzenými právom každého členského štátu, ktorá musí byť krytá poistením podľa práva Únie v medziach zachovania užitočného účinku smerníc upravujúcich túto oblasť. [11] V mene tohto potrebného účinku tak Súdny dvor mohol rozhodnúť, že tieto smernice bránia vnútroštátnemu ustanoveniu, ktoré *ex offo* alebo neprimerane obmedzuje právo poškodeného na náhradu škody z dôvodu, že prispel ku vzniku škody. [12]

16. Judikatúra Súdneho dvora tým ešte viac oslabila hranicu medzi harmonizáciou režimov zodpovednosti za škodu a harmonizáciou poistenia tejto zodpovednosti. Pred začatím analýzy otázok položených Súdnemu dvoru je potrebné mať na pamäti túto tenkú hranicu.

[8] Rozsudok z 10. júna 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 36 a citovaná judikatúra).

[9] Pozri okrem iného rozsudky zo 17. marca 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, ďalej len „rozsudok Carvalho Ferreira Santos“, EU:C:2011:158, bod 32 a citovaná judikatúra), ako aj z 23. januára 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, bod 29).

[10] Rozsudok Carvalho Ferreira Santos (bod 33).

[11] Pozri rozsudok Carvalho Ferreira Santos (bod 36 a citovaná judikatúra).

[12] Pozri rozsudok Carvalho Ferreira Santos (body 36 až 38).

A. O definícii pojmu „vodič“

17. Hoci to nie je zvykom, začnem analýzu druhou prejudiciálnou otázkou. Vzhľadom na odpoveď, ktorú navrhnem poskytnúť na prvú otázku položenú vnútroštátnym súdom, však podľa môjho názoru nebude potrebné, aby Súdny dvor odpovedal na túto druhú otázku, ktorá ho vyzýva, aby definoval pojem „vodič“ v zmysle smerníc „o poistení občianskoprávnej zodpovednosti“. Nasledujúce body odpovede teda uvádzam len subsidiárne.

18. Článok 12 ods. 1 smernice 2009/103 nedefinuje pojmu „vodič“. Článok 1 tejto smernice, ktorý je venovaný vymedzeniu pojmov, nie je viac objasnený. Žiadna z ďalších smerníc „o poistení občianskoprávnej zodpovednosti“ neposkytuje v tejto súvislosti žiadne spresnenie. [13]

19. Pokiaľ ide o pojem uvedený v ustanovení smernice, ktorý neobsahuje nijaký odkaz na vnútroštátne právne poriadky, pojem „vodič“ si vzhľadom na požiadavky jednotného uplatňovania práva Únie, ako aj zásadu rovnosti v zásade vyžaduje autonómny a jednotný výklad, ktorý zohľadňuje kontext tohto ustanovenia a cieľ sledovaný právnou úpravou, ktorej je súčasťou. [14]

20. Pokiaľ ide o kontext, z preskúmania smernice 2009/103 vyplýva, že vodič je definovaný len negatívne: nie je cestujúcim, [15] nie je chodcom ani nemotorizovaným užívateľom ciest [16] a *a fortiori* ani cyklistom. [17]

21. Vodič je však nevyhnutne vo vozidle, ktoré je definované v článku 1 bode 1 smernice 2009/103 najmä tak, že môže byť poháňané „mechanickým pohonom“. Z toho teda možno vyvodiť, že vodičom je v zásade ten, kto vo vnútri vozidla aktivuje mechanický pohon vozidla.

22. Pokiaľ ide o sledovaný cieľ, Súdny dvor ešte nedávno pripomenul, že smernice kodifikované smernicou 2009/103 „postupne spresňovali povinnosti členských štátov v oblasti povinného poistenia. Cieľom týchto smerníc je jednak zabezpečiť voľný pohyb tak motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na území Únie, ako aj osôb vo vozidle, a jednak zabezpečiť porovnateľné zaobchádzanie s poškodenými účastníkmi nehôd spôsobených týmito vozidlami bez ohľadu na to, kde presne na území Únie došlo k nehode. … Z odôvodnení 2 a 20 smernice 2009/103 vyplýva, že táto smernica v podstate sleduje rovnaké ciele ako uvedené smernice. … Vývoj právnej úpravy Únie v oblasti povinného poistenia ukazuje, že tento cieľ ochrany poškodených účastníkov nehôd spôsobených týmito vozidlami normotvorca Únie konštantne sledoval a posilňoval“ [18].

[13] V prvej smernici sa nenachádza žiadna zmienka o „vodičovi“. Tento pojem sa po prvýkrát objavil v druhej smernici (pozri odôvodnenie 9 a článok 3 tejto druhej smernice). Len článok 1 tretej smernice odkazuje na pojem vodič. Štvrtá smernica odkazuje na vodiča vo svojich odôvodneniach 23 a 24, ako aj vo svojom článku 5 ods. 4 Nakoniec sa na vodiča odkazuje v odôvodnení 15 a v článku 4 ods. 1 smernice 2005/14.

[14] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. septembra 2014, Deckmyn a Vrijheidsfonds (C-201/13, EU:C:2014:2132, body 14 a 15). Pokiaľ ide o požiadavku jednotného výkladu pojmu „prevádzka vozidiel“, pozri najmä rozsudky z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, bod 31), a z 20. júna 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, bod 32 a citovaná judikatúra).

[15] Pozri článok 12 ods. 1 smernice 2009/103.

[16] Pozri článok 12 ods. 3 smernice 2009/103.

[17] Pozri článok 12 ods. 3 smernice 2009/103. Pozri tiež v rozsahu, v akom vylučuje elektrický bicykel z pojmu „vozidlo“ v zmysle tejto smernice, rozsudok z 12. októbra 2023, KBC Verzekeringen (C-286/22, EU:C:2023:767).

[18] Rozsudok z 30. apríla 2025, Nastolo (C-370/24, EU:C:2025:300, body 37 až 39 a citovaná judikatúra). Cieľ ochrany poškodených, ktorý sleduje smernica 2009/103, bol potvrdený smernicou 2021/2118 (pozri odôvodnenie 39 tejto smernice).

23. Hoci z tohto cieľa vyplýva požiadavka širokej definície „obetí“ [19], podľa môjho názoru nemôže byť základom pre definíciu pojmu „vodič“, ktorá by zahŕňala jeho potenciálne postavenie poškodeného z dôvodu výslovného vylúčenia obsiahnutého v článku 12 ods. 1 smernice 2009/103.

24. Definícia „vodiča“ v zmysle tohto ustanovenia sa teda musí nachádzať niekde medzi rešpektovaním slobody členských štátov definovať model zodpovednosti za škodu podľa svojho výberu [20] a zachovaním potrebného účinku tejto smernice.

25. Na dosiahnutie vyššej úrovne presnosti tejto definície možno užitočne nájsť výkladovú pomoc v medzinárodnom práve.

26. Viedenský dohovor z 8. novembra 1968 o cestnej premávke [21], ktorého zmluvnými stranami sú všetky členské štáty, definuje vodiča vo svojom článku 1 písm. v) ako „akúkoľvek osobu, ktorá riadi motorové vozidlo alebo iné vozidlo (vrátane bicykla)“. Upravuje osobitné ustanovenie pre vodičov vo svojom článku 8, z ktorého vyplýva, že „každé pohybujúce sa vozidlo alebo jazdná súprava musí mať vodiča“, že „každý vodič musí mať potrebnú fyzickú a duševnú spôsobilosť a byť v dobrom fyzickom i duševnom stave na vedenie vozidla“, že „každý vodič vozidla s vlastným pohonom musí mať vedomosti a zručnosti potrebné na vedenie vozidla“ a že „každý vodič musí [byť vždy schopný] svoje vozidlo ovládať“ [22]. Je zaujímavé poznamenať, že podľa tohto článku 8 vyplýva zo zodpovednosti samotného vodiča, aby bol trvalo schopný ovládať vozidlo.

27. Zo všetkých týchto prvkov teda možno vyvodiť, že vodičom je ten, kto sa posadil na miesto vodiča vozidla a kto má teda prístup k základným ovládacím prvkom tohto vozidla umožňujúcim mu určiť jeho pohyb, smer a rýchlosť.

28. Napokon dodávam, že z dôvodov, ktoré vysvetlím ďalej v týchto návrhoch, by postavenie vodiča mohlo byť osobe, ktorá sa posadila na miesto vodiča, odňaté len za celkom výnimočných okolností. [23] V každom prípade posúdenie toho, kto bol vodičom v čase nehody, podľa konkrétneho skutkového kontextu každej z predložených situácií, musí byť ponechané na vnútroštátne súdy. Pripomínam, že pri tomto posúdení budú musieť dbať na zachovanie potrebného účinku smernice 2009/103 [24].

B. O otázke náhrady škody utrpenej vodičom

29. Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd pýta Súdneho dvora, či z článku 12 ods. 1 smernice 2009/103 vyplýva, že povinné poistenie stanovené v článku 3 tejto smernice musí pokrývať zodpovednosť za škodu, ktorú utrpel vodič v prípade, že cestujúci zasiahne do vedenia motorového vozidla a tento zásah spôsobí nehodu.

[19] Vo vzťahu ku ktorým smernica 2021/2118 dáva prednosť pojmu „poškodení“ (pozri odôvodnenie 2 tejto smernice. Pozri tiež názov článku 12 v zmenenom znení smernice 2009/103).

[20] Ktorá sa odráža v článku 12 ods. 3 poslednom pododseku smernice 2009/103. Musím priznať, že mám pochopenie pre argument Komisie, ktorý predložila na pojednávaní pred Súdnym dvorom, podľa ktorého príliš úzke kritériá vymedzenia by mohli ohroziť schopnosti členských štátov samostatne definovať režim občianskoprávnej zodpovednosti.

[21] *Zbierka dohovorov Spojených národov*, zv. 1042, s. 17.

[22] Pozri, v uvedenom poradí, článok 8 ods. 1, 3, 4 a 5 Viedenského dohovoru z 8. novembra 1968 o cestnej premávke.

[23] Napríklad samotný zásah do činnosti vedenia vozidla inou osobou než vodičom by nemal stačiť na to, aby tento vodič stratil toto postavenie v zmysle smernice 2009/103. Ako to zdôraznila holandská vláda, je nevyhnutné zabezpečiť právnu istotu poškodených. Hoci postavenie vodiča možno ľahko stratiť, znamená to zrkadlovo, že cestujúci stráca svoje postavenie poškodeného. Mohli by sme sa teda ocitnúť v systéme, v ktorom by poisťovne mali záujem systematicky spochybňovať správanie cestujúcich v interiéri, čo by oslabilo účinnosť ich odškodnenia, a teda v konečnom dôsledku aj ich ochranu.

[24] Pozri bod 15 vyššie.

30. Na túto otázku treba podľa môjho názoru odpovedať záporne.

31. Pripomínam, že článok 3 prvý odsek smernice 2009/103 ukladá každému členskému štátu povinnosť prijať všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.

32. Zatiaľ čo kryté škody a podmienky tohto poistenia sa určia v rámci týchto „vhodných opatrení“, [25] smernica 2009/103 spresňuje, že poistenie povinne pokrýva škodu na majetku a ujmu na zdraví. [26] Táto smernica ďalej ešte spresňuje, že poistenie uvedené v článku 3 „bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví, ktorá je dôsledkom prevádzky vozidla, spôsobenú *všetkým cestujúcim okrem vodiča*“ [27]. Naopak škoda, ktorú utrpeli rodinní príslušníci vodiča musí byť v zásade krytá [28]. Z článku 12 ods. 3 druhého pododseku smernice 2009/103 napokon vyplýva, že toto ustanovenie „sa nedotýka zodpovednosti za škodu, ani výšky náhrady škody“.

33. Z doslovného výkladu článku 12 ods. 1 smernice 2009/103 teda vyplýva jasný a výslovný úmysel normotvorcu Únie *nestanoviť* krytie škôd, ktoré utrpel vodič, povinným poistením zodpovednosti za škodu, a to bez ohľadu na ich pôvod. Vylúčenie týkajúce sa vodiča sa totiž týka všetkých škôd bez rozdielu, a nielen škôd, za ktoré je vodič zodpovedný.

34. Zo znenia tohto článku okrem toho vyplýva, že vozidlo môže viesť len jeden vodič. [29]

35. Diskusie pred Súdnym dvorom v skutočnosti neumožnili určiť presný dôvod vylúčenia škody vodiča z krytia, ktoré má svoj pôvod v tretej smernici, [30] ale možno sa dôvodne domnievať, že systém poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel, tak ako bol zavedený na úrovni Únie, spočíva v základnej dichotómii – *summa divisio* – na jednej strane medzi vodičom, o ktorom sa predpokladá, že sa rozhodol zúčastniť sa na cestnej premávke, [31] a teda je pri prevzatí rizika a má nad ním kontrolu, a na druhej strane poškodenými „najslabšími účastníkmi nehody“ [32], či už sú chodci, cestujúci a zároveň poistenci, majitelia vozidla alebo rodinní príslušníci vodiča, poistníka alebo majiteľa vozidla, či už nastúpili do vozidla so znalosťou veci, alebo im možno vytýkať, že prispeli ku vzniku škody. [33] Slabosť tretích osôb – cestujúcich, vyplýva hypoteticky z ich neschopnosti ovplyvniť situáciu pri nehode. [34] Osoby chránené na základe rôznych smerníc sú teda obeťami nehody chápanými v širšom zmysle, ktoré sú definované v protiklade k vodičovi a s vylúčením vodiča.

[25] Pozri článok 3 druhý odsek smernice 2009/103.

[26] Pozri článok 3 štvrtý odsek smernice 2009/103.

[27] Článok 12 ods. 1 smernice 2009/103. Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[28] Pozri, pokiaľ ide o ujmy na zdraví, článok 12 ods. 2 smernice 2009/103.

[29] Čo je v kontraste s množným číslom používaným na označenie cestujúcich.

[30] Pozri článok 1 tretej smernice. Pozri tiež rozsudok zo 14. septembra 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira (C-348/98, EU:C:2000:442, bod 26).

[31] Tu opakujem výrazy, ktoré na pojednávaní použila Nationale Nederlanden.

[32] Pozri odôvodnenie 22 smernice 2009/103. Podľa Súdneho dvora „článok 1 tretej smernice iba stanovuje rozlíšenie medzi vodičom a ostatnými cestujúcimi tým, že určuje, že uvedené poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča“ [rozsudok z 30. júna 2005, Candolin a i. (C-537/03, EU:C:2005:417, bod 32)].

[33] Pokiaľ ide o krytie ujmy na zdraví, ktorá vznikla rodinným príslušníkom poistníka, vodiča alebo akejkoľvek inej osoby zodpovednej za škodu, pozri článok 12 ods. 2 smernice 2009/103; pokiaľ ide o krytie ujmy na zdraví a škody na majetku, ktorú utrpeli chodci, cyklisti a iní nemotorizovaní užívatelia ciest, pozri článok 12 ods. 3 prvý pododsek tejto smernice.

[34] Pozri, čo sa týka postavenia cestujúcich ako tretích osôb, rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, bod 34). Z toho vyplýva, že osoba poistená na vedenie motorového vozidla, ale cestujúca v čase nehody, sa považuje za poškodeného cestujúceho v zmysle smernice 2009/103; pozri rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, bod 38 a citovaná judikatúra).

36. Či už z doslovného alebo systematického hľadiska, všetko nasvedčuje tomu, že článok 12 ods. 1 smernice 2009/103 sa má vykladať v tom zmysle, že zásah cestujúceho, ktorý spôsobí nehodu, nemôže mať za následok zbavenie vodiča tohto postavenia.

37. Z teleologického hľadiska sa mi zdá, že navrhnúť výklad článku 12 ods. 1 smernice 2009/103, ktorý podporuje vylúčenie náhrady škody utrpenej vodičom aj v prípade zásahu cestujúceho, je v súlade s cieľom sledovaným touto smernicou z dvoch základných dôvodov.

38. Po prvé, zatiaľ čo legislatívny vývoj nepochybne smeroval k väčšej ochrane poškodených,[35] tento vývoj bol zároveň veľmi jasne poznačený vylúčením – konštantným od prijatia tretej smernice – škôd vodiča z pôsobnosti povinného poistenia. Smernice o „poistení občianskoprávnej zodpovednosti“ teda vychádzajú zo zásady, že povinným poistením musia byť kryté len škody, ktoré tretím poškodeným osobám spôsobilo vozidlom riadené vodičom.[36] Harmonizácia, ku ktorej sa týmito smernicami prikročilo, sa netýka vodiča, ktorého situácia sa naďalej riadi vnútroštátnym právom.

39. V druhom rade práve na účely zabezpečenia cieľa, ktorý normotvorca sústavne sleduje v priebehu svojich zásahov v tejto oblasti, musí byť dôsledne zohľadnené vylúčenie stanovené v článku 12 ods. 1 smernice 2009/103.

40. Zdá sa mi totiž, že hoci Súdny dvor opakovane rozhodol, že cieľ ochrany poškodených bráni tomu, aby vnútroštátna právna úprava neoprávnene zúžila pojem „cestujúci“[37], v súčasnosti neexistuje riziko, že by prijala pojem „vodič“ v zmysle práva Únie, ktorý by bol premenlivý, subjektívny, a predovšetkým by mohol nepriamo ohroziť samotných poškodených tým, že umožní zbaviť ich postavenia cestujúceho. Cieľ ochrany poškodených bude zabezpečený len vtedy, ak sa zachová predvídateľnosť pravidiel, a túto predvídateľnosť možno zaručiť len vtedy, ak sú pojmy jasné a stabilné. Poznamenávam, že aj pokiaľ ide o cestujúcich, krytie ich škôd v smernici 2009/103 nie je podmienené absenciou účasti na ich vzniku.[38]

41. Preto je potrebné oddeliť otázku krytia povinným poistením od otázky zodpovednosti za škodu, pretože právo Únie nedokázalo harmonizovať túto druhú oblasť.[39] V záujme zachovania právnej istoty a správneho rozdelenia právomocí je preto potrebné jednoducho konštatovať,

[35] Pozri bod 22 vyššie.

[36] Toto konštatovanie nie je ovplyvnené výkladom rozsudku Carvalho Ferreira Santos. Súdnemu dvoru bola teda položená otázka týkajúca sa zlučiteľnosti vnútroštátnej právnej úpravy, ktorá v prípade zrážky dvoch vozidiel a neexistencie zavinenia, ktoré možno pripísať vodičom, stanovovala zníženie zodpovednosti za škodu poistníka (vodiča) na základe *uplatniteľného vnútroštátneho režimu zodpovednosti za škodu*, so smernicami o „poistení občianskoprávnej zodpovednosti“. Portugalská právna úprava tak mala za cieľ „rozdeliť zodpovednosť za škodu spôsobenú zrážkou dvoch motorových vozidiel v prípadoch, keď zavinenie nehody nie je možné pripísať ani jednému z vodičov“ (pozri bod 41 rozsudku Carvalho Ferreira Santos), a toto rozdelenie malo nevyhnutne vplyv na prijatú náhradu škody. V prípade hypotézy rozsudku Carvalho Ferreira Santos bol teda každý z vodičov zodpovedným za škodu spôsobenú druhému vodičovi (ktorý sa teda stal treťou poškodenou osobou) a zároveň aj sám bol treťou poškodenou osobou. V tomto zmysle treba chápať výraz „nároky poškodených, v prejednávanej veci nároky vodiča“, ktorý je uvedený v bode 43 tohto rozsudku, a toto dvojité postavenie výslovne zdôraznil Súdny dvor v bode 45 uvedeného rozsudku. Portugalský právny poriadok sa rozhodol vyriešiť túto zjavnú nekonzistentnosť stanovením rozdelenia zodpovednosti za škodu pomerne podľa miery, akou každé z vozidiel (pozri bod 43 toho istého rozsudku) – aby sa nepovedalo vodič – prispelo ku vzniku škody. Rozsudok Carvalho Ferreira Santos je preto potrebné vykladať s prihliadnutím na skutkové okolnosti a vnútroštátny právny rámec, ktorými sa vyznačuje situácia vo veci samej.

[37] Pozri rozsudok z 19. septembra 2024, Matmut (C-236/23, EU:C:2024:761, bod 36 a citovaná judikatúra).

[38] S výnimkou osobitného prípadu uvedeného v článku 13 ods. 1 druhom pododseku smernice 2009/103.

[39] Treba zachovať rozmanitosť modelov, ktoré si členské štáty zvolili, a práve preto, že členské štáty sa nedohodli na definícii jediného režimu, smernica 2009/103 zostáva týmto vyváženým postupom. Niektoré členské štáty si napríklad zvolili model, podľa ktorého je škoda spôsobená vozidlom poistená prostredníctvom jeho vodiča, ktorý je poistníkom. Vodič je teda poistený proti škodám spôsobeným tretím osobám vozidlom, ktoré vedie. V takýchto systémoch možno vidieť všetky ťažkosti, ak by sa pripustilo, že postavenie vodiča môže byť prevedené na cestujúceho vo vozidle pri najmenšom zásahu zo strany cestujúceho. Od poistenia vodiča nemožno očakávať, že pokryje škody, ktoré boli vodičovi spôsobené cestujúcim, ktorý zasiahol do riadenia, a tento cestujúci by zase pravdepodobne nebol poistený vo svojom postavení vodiča.

trochu príliš zjednodušene, že smernica 2009/103 na jednej strane zaväzuje členské štáty, aby stanovili, že povinné poistenie musí kryť škody, ktoré utrpeli poškodení cestujúci, a na druhej strane, aby nestanovili, že toto poistenie pokrýva škody, ktoré utrpel vodič.

42. Okolnosti nehody, ktorá viedla k sporu vo veci samej, sú naozaj tragické a samozrejme musí sa poskytnúť starostlivosť všetkým poškodeným. Vôľa zaviesť určitý druh spravodlivosti v nešťastnej situácii však nemôže odôvodniť prekrúcanie právnych noriem a pojmov natoľko, aby stratili svoj zmysel.

43. V zmysle smernice 2009/103 nemôže byť ED zároveň vodičom a cestujúcim vo vozidle, ktoré spôsobilo škodu. Tréner, ktorý zatiahol ručnú brzdu, sa nemôže považovať za vodiča. Samotné zasahovanie cestujúceho do riadenia nemá za následok stratu jeho postavenia poškodeného, pretože nepostačuje na to, aby postavenie vodiča stratila osoba, ktorá je v tomto postavení.

44. Miera zásahu – zodpovednosti – cestujúceho pri vzniku škody je otázkou, ktorá sa netýka poistenia zodpovednosti za škodu, ako ho upravuje smernica 2009/103, ale skôr samotnej zodpovednosti za škodu,[40] ktorá je upravená vnútroštátnym právom.[41] Z vyššie uvedených dôvodov navrhujem, aby sa článok 12 ods. 1 smernice 2009/103 vykladal v tom zmysle, že nestanovuje, že povinné poistenie musí pokrývať škodu spôsobenú vozidlom jeho vodičovi, a to aj v prípade, keď do riadenia vozidla zasiahol cestujúci.

45. Rozhodnúť týmto spôsobom by neznamenalo ponechať vodičov bez možnosti podať žalobu, ale potvrdilo by členským štátom, že je na nich, aby zriadili systém poistenia, ktorý pokrýva škody vodičov.[42]

III. Návrh

46. Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré položil Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko), takto:

Článok 12 ods. 1 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

sa má vykladať v tom zmysle, že:

škoda, ktorú utrpel vodič vozidla pri dopravnej nehode nie je krytá povinným poistením stanoveným touto smernicou, a to ani v prípade zásahu cestujúceho do riadenia vozidla, ktoré spôsobilo nehodu.

[40] Ako to podľa môjho názoru vyplýva už zo znenia bodu 24 rozsudku z 30. júna 2005, Candolin a i. (C-537/03, EU:C:2005:417).

[41] Pozri rozsudok z 10. júna 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, bod 36 a citovaná judikatúra).

[42] Takýto systém môže zaviesť ustanovenia o vylúčení, ako je to v prípade poistenia vodiča uzavretého na krytie škôd ED. Zdá sa preto, že jediným prostriedkom, ktorý môže ED využiť, je prípadne vymáhať občianskoprávnu zodpovednosť trénera (pozri bod 11 písomných pripomienok holandskej vlády).