ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

19. dubna 2007 *

Ve věci C-356/05,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím High Court (Irsko) ze dne 30. července 2004, došlým Soudnímu dvoru dne 23. září 2005, v řízení

Elaine Farrell

proti

Alanovi Whittymu,

Minister for the Environment,

* Jednací jazyk: angličtina.

Irsko,

Attorney General

a

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení P. Jann, předseda senátu, E. Juhász (zpravodaj), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann a E. Levits, soudci,

generální advokátka: C. Stix-Hackl,
vedoucí soudní kanceláře: J. Swedenborg, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 7. září 2006,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Elaine Farrell E. McCulloughem, SC, a C. McCarthym, BL, jakož i C. Murphym, barrister, zmocněnými M. O'Sheaou, solicitor,

— za Minister for the Environment, Irsko a Attorney General, E. Fitzsimonsem, K. McMeelem, D. Maloneym a D. O'Haganem, jako zmocněnci,

— za Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) E. Gleesonem, SC, zmocněným P. Boyd, solicitor,

— za Irsko K. McMeelem, D. Maloneym a E. Fitzsimonsem, jako zmocněnci,

— za Komisi Evropských společenství N. Yerrell, jako zmocněnkyní,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 5. října 2006,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 1 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. 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249, dále jen „třetí směrnice").

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi E. Farrell a A. Whittym, Minister for the Environment, Ireland, Attorney General (dále jen „Ireland") a Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (dále jen „MIBI").

Právní rámec

Právní úprava Společenství

3 Podle ustanovení článku 1 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. L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10), ve znění třetí směrnice, (dále jen „první směrnice") se „rozumí ‚vozidlem' jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené, či nepřipojené".

4 Článek 3 odst. 1 první směrnice stanoví:

„Každý členský stát přijme [...] s přihlédnutím k článku 4 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."

5 Článek 1 odst. 4 první a třetí pododstavec 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), ve znění třetí směrnice, (dále jen „druhá směrnice") stanoví:

„Každý členský stát zřídí nebo pověří subjekt, jehož úkolem je poskytovat náhradu škody minimálně do výše povinného pojištění pro případ věcných škod nebo škod na zdraví způsobených nezjištěným vozidlem nebo vozidlem, u něhož nebyla splněna

pojistná povinnost stanovená v odstavci 1. Tímto ustanovením není dotčeno právo členského státu považovat náhradu škody tímto subjektem za subsidiární, či nikoliv a právo stanovit, jak se mají řešit nároky mezi tímto subjektem a osobou či osobami odpovědnými za nehodu a ostatními pojistiteli či orgány sociálního zabezpečení, po nichž se požaduje, aby odškodnily poškozeného z téže nehody. Členské státy však nesmějí dovolit tomuto orgánu vázat výplatu odškodnění na jakékoli jiné podmínky, než které jsou stanoveny v této směrnici, zejména na podmínku, aby poškozený musel jakkoli prokázat, že osoba, která odpovídá za škodu, není schopna nebo odmítá zaplatit náhradu škody.

[...]

Členské státy však mohou výplatu náhrady škody uvedeným subjektem vyloučit u osob, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, jestliže tento subjekt může prokázat, že věděly, že vozidlo není pojištěné."

6 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."

7 Druhý až pátý bod odůvodnění třetí směrnice zní:

„[V]zhledem k tomu, že článek 3 [druhé směrnice] ukládá každému členskému státu přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním; že rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí mají být určeny na základě těchto opatření;

vzhledem k tomu, že se [druhou směrnicí] rozdíly v úrovni a obsahu povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti v jednotlivých členských státech značně zmenšily; že však u odpovídajícího pojistného krytí ještě stále existují významné rozdíly;

vzhledem k tomu, že poškozeným z nehod motorových vozidel by mělo být zaručeno srovnatelné zacházení nezávisle na tom, ve které oblasti Společenství k nehodám dojde;

vzhledem k tomu, že v některých členských státech existují mezery, zejména pokud jde o povinnou pojistnou ochranu přepravovaných osob; že by se tyto mezery měly odstranit, aby byla chráněna tato zvláště zranitelná kategorie potenciálních poškozených".

8 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.

Pro účely této směrnice se ‚vozidlem' rozumí vozidlo, jak je vymezeno v článku 1 směrnice [první směrnice]".

9 Podle čl. 6 odst. 2 třetí směrnice má Irsko lhůtu do 31. prosince 1998 pro dosažení souladu s článkem 1 ohledně spolujezdců na motocyklech a lhůtu do 31. prosince 1995 k dosažení souladu s článkem 1 ohledně ostatních vozidel.

Vnitrostátní právní úprava

10 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že relevantní právní úpravou jsou v zásadě § 5, § 56 a § 65 odst. 1 písm. a) zákona z roku 1961 o silničním provozu (Road Traffic Act 1961), ve znění účinném v době rozhodné z hlediska skutečností v původním řízení (dále jen „1961 Act"), jakož i článek 6 nařízení ministra z roku 1992 o povinném pojištění v silničním provozu (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962 ve znění novel.

11 Předkládající soud upřesňuje, že z této právní úpravy vyplývá, že osoba provozující vozidlo musí uzavřít schválené pojištění, jež kryje její odpovědnost za újmu na zdraví, kterou utrpěly jiné osoby cestující ve vozidle než vyloučené osoby. Vyloučené osoby jsou takové osoby, které požadují náhradu škody, kterou utrpěly, když se nacházely ve vozidle jiného druhu, než který je uveden v nařízení ministra. Co se týče vozidel uvedených v nařízení ministra, existuje povinnost uzavřít povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou osobám cestujícím v těchto vozidlech. Ministr však nemá pravomoc rozšířit povinnost uzavřít pojištění

na škodu způsobenou osobám cestujícím v jakékoli části vozidla, která nebyla ani navržena, ani vyrobena se sedadly pro cestující.

Skutkový stav v původním řízení a předběžné otázky

12 Elaine Farrell se dne 26. ledna 1996 stala obětí dopravní nehody. Cestovala v užitkovém voze, který nebyl ani navržen, ani vyroben k přepravě cestujících v zadní části. Alan Whitty, vlastník a řidič tohoto užitkového vozu, ztratil kontrolu nad vozidlem, které narazilo do zdi. Vzhledem k tomu, že vozidlo nebylo vybaveno zadními sedadly, seděla E. Farrell v době nehody na podlaze užitkového vozu.

13 Jelikož se ukázalo, že A. Whitty nebyl pojištěn, snažila se E. Farrell získat odškodnění od MIBI, podle dohody uzavřené v roce 1988 mezi tímto subjektem a Ministrem for the Environmentm (dále jen „dohoda"). Touto dohodou se MIBI zavázala odškodňovat poškozené dopravními nehodami, na nichž se účastní řidiči, kteří nesplnili povinnost uzavřít povinné pojištění, kterou jim ukládá 1961 Act.

14 MIBI však odmítla E. Farrell odškodnit z důvodu, že se dopravovala v části vozidla, která nebyla ani navržena, ani vyrobena k přepravě cestujících. MIBI měla za to, že

odpovědnost za škodu na zdraví způsobenou žalobkyni není tedy odpovědností, pro niž bylo na základě 1961 Act pojištění povinné, proto se dohoda nepoužije, a MIBI není povinna ani odškodnit E. Farrell, ani se podřídit rozsudku vydanému v neprospěch A. Whittyho.

15 V září roku 1997 E. Farrell podala návrh na zahájení řízení proti žalovaným v původním řízení. V červenci roku 2001 bylo vydáno rozhodnutí odsuzující A. Whittyho. Vyčíslení škod bylo odloženo na okamžik, kdy bude rozhodnuto ve věci samé. Žalobkyně usilovala o to, aby byl vydán rozsudek, jímž by soud určil, že vnitrostátní právní předpisy k provedení směrnice, které byly v účinnosti v době nehody, neprovedly správně všechna relevantní ustanovení první směrnice a třetí směrnice, konkrétně pak článek 1 třetí směrnice, zatímco MIBI a Ireland zpochybňovaly tvrzení, že vnitrostátní opatření platná v době nehody správně neprováděla uvedený článek, přičemž tento členský stát tvrdil, že třetí směrnice připouští, aby se povinné pojistné krytí občanskoprávní odpovědnosti nevztahovalo na osoby nacházející se v části mechanicky poháněného vozidla, která nebyla navržena ani vybavena sedadly k přepravě osob.

16 Za těchto podmínek se High Court rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Mělo Irsko povinnost na základě článku 1 třetí směrnice [...] zavést povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škody na zdraví osob cestujících

v takové části motorového vozidla, která nebyla navržena a vyrobena se sedadly pro cestující ode dne 31. prosince 1995, tj. data, do kterého Irsko mělo povinnost provést ustanovení uvedené třetí směrnice ohledně cestujících v jiných vozidlech než na motocyklech?

2) V případě kladné odpovědi na první otázku, přiznává článek 1 třetí směrnice práva jednotlivcům, kterých se mohou přímo dovolávat před vnitrostátními soudy?"

K předběžným otázkám

K první otázce

17 Svou první otázkou se předkládající soud v podstatě táže, zda článek 1 třetí směrnice musí být vykládán tak, že brání vnitrostátní právní úpravě, podle které povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla nepokrývá odpovědnost za škodu na zdraví způsobenou osobám cestujícím v části vozidla, která nebyla navržena ani vyrobena se sedadly pro cestující.

18 Elaine Farrell a Komise Evropských společenství jsou v podstatě toho názoru, že článek 1 třetí směrnice vyžaduje, aby povinné pojištění pokrývalo ve všech členských státech škody způsobené osobám cestujícím v části vozidla, která nebyla ani navržena pro přepravu cestujících, ani vybavena k tomuto účelu sedadly.

19 Ireland za podpory MIBI zastává opačný názor. Tento členský stát uplatňuje jednak, že vzhledem k tomu, že pojem „cestující osoba" není ve třetí směrnici definován, je věcí členských států, aby určily, které osoby cestující ve vozidle jsou považovány za cestující pro účely této směrnice, a jednak, že tato směrnice členským státům neukládá povinnost zajistit, aby povinné pojištění odpovědnosti bylo sjednáno pro škodu na zdraví, kterou utrpěly osoby nacházející se v jakékoli části vozidla, která nebyla navržena s místy k sezení.

20 Uvedený stát dodává, že jeho zužující přístup je odůvodněn zájmem na soudržnosti právní úpravy silničního provozu, neboť zahrnutí těchto osob do působnosti zaručeného povinného pojištění by znamenalo uložení povinnosti krýt pojištěním úmyslně nebezpečné jednání. Mimoto je tento přístup podle tohoto státu v souladu se společným prohlášením Rady a Komise uvedeným v protokolu z jednání Rady v okamžiku přijetí jejího společného postoje k návrhu třetí směrnice. Podle tohoto protokolu Rada a Komise údajně prohlásily, že ustanovení článku 1 třetí směrnice nebrání ustanovením právních řádů členských států, jimiž se řídí odškodnění cestujícího, který se svou odpovědností na nehodě podílí, který je ve vozidle nad povolený limit, nebo cestujícího, jenž je převážen ve vozidle, které není navrženo pro přepravu jiných osob, než je řidič.

21 Argumentaci Ireland nelze přijmout.

22 Je namístě uvést, že podle článku 1 třetí směrnice povinné pojištění kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, způsobené provozem vozidla.

23 Vzhledem k tomu, že tento článek nepochybně poskytuje pojistnou ochranu všem cestujícím, bylo by možné přijmout tezi Ireland jen tehdy, kdyby osoby přepravované ve vozidle, které nebylo navrženo pro jejich přepravu, nebylo možné považovat za „cestující osoby".

24 Bylo by však v rozporu s cíli právní úpravy Společenství vyloučit z pojmu „cestující osoba" a z pojistné ochrany ty poškozené, kteří nastoupili do vozidla, které nebylo určeno k jejich přepravě ani k tomuto nebylo vybaveno. Podle čtvrtého a pátého bodu odůvodnění třetí směrnice má tato právní úprava zejména za cíl odstranit mezery v povinné pojistné ochraně cestujících v motorových vozidlech, které existují v některých členský státech, a chránit tuto zvláště zranitelnou kategorii potenciálních poškozených a rovněž zaručit poškozeným dopravní nehodou srovnatelné zacházení nezávisle na tom, ve které oblasti Společenství k nehodám došlo.

25 Tento výklad je ostatně podpořen judikaturou Soudního dvora. Soudní dvůr totiž již rozhodl, že první a druhá směrnice neukládaly před 31. prosincem 1995, tj. před

uplynutím lhůty k provedení směrnice stanovené pro Irsko třetí směrnicí, aby se povinné pojištění odpovědnosti za škodu na zdraví vztahovalo na škodu způsobenou cestujícím přepravovaným v části vozidla, která není uzpůsobena k přepravě cestujících vsedě. Soudní dvůr však uvedl, že článek 1 třetí směrnice od tohoto data rozšířil povinnou pojistnou ochranu stanovenou čl. 3 odst. 1 první směrnice, ve znění upřesněném a doplněném druhou směrnicí, na škodu na zdraví způsobenou jiným cestujícím než řidiči (usnesení ze dne 14. října 2002, Withers, C-158/01, Recueil, s. I-8301, body 20 a 21).

26 Mimoto, z této judikatury vyplývá, že když se Soudní dvůr vyjadřoval ke škodě na zdraví způsobené cestujícím přepravovaným v části vozu, která nebyla uzpůsobena pro přepravu cestujících vsedě, považoval tyto osoby za „cestující", nehledě na část vozidla, ve které byly přepravovány (viz v tomto smyslu výše uvedené usnesení Withers, bod 21).

27 Právní úprava Společenství navíc výslovně upravuje výjimky z povinnosti chránit poškozené dopravními nehodami. Tyto výjimky jsou upraveny v čl. 1 odst. 4 třetím pododstavci a čl. 2 odst. 1 druhé směrnice.

28 Zákonodárce Společenství však neupravil výjimku pro zvláštní kategorii osob, jež mohou být poškozeny dopravní nehodou, které nastoupily do vozidla, které nebylo koncipováno k jejich přepravě ani nebylo k tomuto účelu vybaveno. Za těchto podmínek tyto osoby nelze vyloučit z pojmu „cestující osoba", a tudíž ani z pojistné ochrany zaručené právní úpravou Společenství.

29 Vzhledem k tomu, že na jedné straně právo Společenství definuje a ohraničuje případy, pro které je možné stanovit výjimku z povinnosti chránit osoby poškozené dopravními nehodami, a že na straně druhé uskutečnění výše zmíněných cílů vyžaduje jednotný přístup k pojistné ochraně cestujících na úrovni Společenství, nemohou členské státy stanovit další omezení povinného pojištění ve vztahu k cestujícím.

30 Z toho důvodu vnitrostátní právní úprava nesmí zúžit pojem „cestující osoba", a upřít tak pojistnou ochranu osobám, které mají podle první, druhé a třetí směrnice nárok na náhradu škody způsobené motorovým vozidlem.

31 Je třeba dodat, že zužující přístup vnitrostátního zákonodárce nelze ospravedlnit společným prohlášením Rady a Komise připomínaným v bodě 20 tohoto rozsudku. Z ustálené judikatury totiž vyplývá, že pokud prohlášení zapsané v protokolu z jednání Rady nenachází žádné vyjádření ve znění ustanovení sekundárního práva, nemůže být využito pro výklad uvedeného ustanovení (rozsudky ze dne 26. února 1991, Antonissen, C-292/89, Recueil, s. I-745, bod 18; ze dne 8. června 2000, Epson Europe, C-375/98, Recueil, s. I-4243, bod 26, a ze dne 10. ledna 2006, Skov a Bilka, C-402/03, Sb. rozh. s. I-199, bod 42).

32 Je rovněž třeba připomenout, že povinnost pojistné ochrany cestujících není totéž co rozsah jejich odškodnění, jsou-li poškozeni nehodou způsobenou vozidlem. Povinnost pojistné ochrany je totiž zaručena a definována právními předpisy Společenství, zatímco náhrada škody se řídí z převážné části vnitrostátním právem.

33 K tomuto Soudní dvůr již rozhodl, že cílem první, druhé a třetí směrnice není harmonizovat režimy občanskoprávní odpovědnosti členských států a že za současného stavu práva Společenství si mohou členské státy stanovit režim občanskoprávní odpovědnosti použitelný na nehody způsobené provozem vozidel. Členské sáty však mají povinnost zajistit, aby občanskoprávní odpovědnost uplatňovaná podle jejich vnitrostátního práva byla kryta pojištěním, které vyhovuje ustanovením tří výše uvedených směrnic (rozsudky ze dne 14. září 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, s. I-6711, body 23 a 29, a ze dne 30. června 2005, Candolin a další, C-537/03, Sb. rozh. s. I-5745, bod 24).

34 Z této judikatury dále vyplývá, že členské státy musí vykonávat své pravomoci při respektování práva Společenství, a konkrétně článku 1 třetí směrnice, a ustanovení vnitrostátního práva o výplatě náhrady škody z nehod způsobených provozem vozidla nemohou uvedený článek zbavit jeho užitečného účinku (viz v tomto smyslu rozsudky ze dne 28. března 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, s. I-1829, bod 19, a výše uvedený rozsudek Candolin a další, body 27 a 28).

35 Vnitrostátní právní úprava, definovaná na základě obecných a abstraktních kritérií, tudíž nemůže pouze z důvodu podílu osoby cestující ve vozidle na vzniku škody odmítnout nebo nepřiměřeně omezit její právo na odškodnění. Rozsah takového odškodnění totiž může být omezen pouze za výjimečných okolností na základě individuálního posouzení a při respektování práva Společenství (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Candolin a další, body 29, 30 a 35).

36 Vzhledem k těmto úvahám je třeba na první otázku odpovědět, že článek 1 třetí směrnice musí být vykládán tak, že brání vnitrostátní právní úpravě, podle které

povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla nepokrývá odpovědnost za škodu na zdraví způsobenou osobám cestujícím v části vozidla, která nebyla navržena ani vyrobena se sedadly pro cestující.

Ke druhé otázce

37 Co se týče otázky ohledně možnosti jednotlivců dovolávat se přímo článku 1 směrnice před vnitrostátními soudy, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury má ustanovení směrnice přímý účinek, jeví-li se z hlediska svého obsahu jako bezpodmínečné a dostatečně přesné (rozsudky ze dne 19. ledna 1982, Becker, 8/81, Recueil, s. 53; ze dne 4 prosince 1997, Kampelmann a další, C-253/96 až C-258/96, Recueil, s. I-6907, bod 37, a ze dne 9. září 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, Sb. rozh. s. I-7905, bod 57).

38 V projednávané věci je namístě spolu s Komisí konstatovat, že článek 1 třetí směrnice tato kritéria splňuje. Tento článek totiž umožňuje určit jak povinnost členského státu, tak okruh oprávněných osob a obsah těchto ustanovení je bezpodmínečný a přesný. Lze se tedy dovolávat článku 1 třetí směrnice za účelem nepoužití ustanovení vnitrostátního práva, která ze zaručeného povinného pojištění vylučují osoby cestující v jakékoli části vozidla, která není navržena ani vyrobena se sedadly pro cestující.

39 Zbývá odpovědět na otázku, zda se lze tohoto ustanovení dovolávat vůči takovému subjektu, jakým je MIBI.

40 K tomu je třeba připomenout, že směrnice se nelze dovolávat proti jednotlivcům, je však možné se jí dovolávat proti státu, přičemž je nerozhodné, zda jedná v postavení zaměstnavatele, či orgánu veřejné správy. Mezi entity, proti kterým se lze dovolávat ustanovení směrnice, která mohou vyvolávat přímé účinky, patří útvar, který byl bez ohledu na svou právní formu pověřen na základě aktu orgánu veřejné správy výkonem služby ve veřejném zájmu pod kontrolou posledně uvedeného orgánu a který k tomu disponuje výjimečnými pravomocemi ve srovnání s těmi, které vyplývají z pravidel použitelných na vztahy mezi jednotlivci (rozsudky ze dne 12. července 1990, Foster a další, C-188/89, Recueil, s. I-3313, bod 20; ze dne 14. září 2000, Collino a Chiappero, C-343/98, Recueil, s. I-6659, bod 23, a ze dne 5. února 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Recueil, s. I-1477, bod 24).

41 Vzhledem k tomu, že předkládající soud neposkytl o MIBI dostatek informací, aby bylo možné rozhodnout, zda lze MIBI za takovouto entitu považovat, je na vnitrostátním soudu, aby s ohledem na výše uvedený výklad, status MIBI a její vztahy s irským státem posoudil, zda je možné se proti ní směrnice dovolávat.

42 V případě, že vnitrostátní soud rozhodne, že se směrnice proti MIBI dovolávat nelze, je při použití vnitrostátního práva a zejména ustanovení právní úpravy specificky

přijaté za účelem provedení požadavků směrnice povinen vykládat vnitrostátní právo v co možná největším rozsahu ve světle znění a účelu příslušné směrnice, aby tak dosáhl výsledku jí zamýšleného (rozsudky ze dne 23. října 2003, Adidas-Salomon a Adidas Benelux, C-408/01, Recueil, s. I-12537, bod 21, a ze dne 5. října 2004, Pfeiffer a další, C-397/01 až C-403/01, Sb. rozh. s. I-8835, bod 113).

43 V každém případě by mohla být založena odpovědnost členského státu za škodu způsobenou nedostatkem správného provedení směrnice ve smyslu rozsudku ze dne 19. listopadu 1991, Francovich a další, (C-6/90 a C-9/90, Recueil, s. I-5357).

44 Na druhou otázku je tedy třeba odpovědět tak, že článek 1 třetí směrnice splňuje všechny podmínky požadované k tomu, aby vyvolával přímý účinek, a tudíž přiznává jednotlivcům práva, která mohou uplatnit přímo u vnitrostátních soudů. Je však na vnitrostátním soudu, aby ověřil, zda se tohoto ustanovení lze dovolávat proti takovému subjektu, jakým je MIBI.

K nákladům řízení

45 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení vzhledem 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 (první senát) rozhodl takto:

1) **Článek 1 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 musí být vykládán tak, že brání vnitrostátní právní úpravě, podle které povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu z provozu motorového vozidla nepokrývá odpovědnost za škodu na zdraví způsobenou osobám cestujícím v části vozidla, která nebyla navržena ani vyrobena se sedadly pro cestující.**

2) **Článek 1 třetí směrnice 90/232 splňuje všechny podmínky požadované k tomu, aby vyvolával přímý účinek, a tudíž přiznává jednotlivcům práva, která mohou uplatnit přímo u vnitrostátních soudů. Je však na vnitrostátním soudu, aby ověřil, zda se tohoto ustanovení lze dovolávat proti takovému subjektu, jakým je Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Podpisy.