WYROK TRYBUNAŁU (pierwsza izba)

z dnia 19 kwietnia 2007 r. *

W sprawie C-356/05

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez High Court (Irlandia) postanowieniem z dnia 30 lipca 2004 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 23 września 2005 r., w postępowaniu:

Elaine Farrell

przeciwko

Alanowi Whitty'emu,

Minister for the Environment,

* Język postępowania: angielski.

Ireland,

Attorney General

i

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

TRYBUNAŁ (pierwsza izba),

w składzie: P. Jann, prezes izby, E. Juhász (sprawozdawca), J.N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann i E. Levits, sędziowie,

rzecznik generalny: C. Stix-Hackl,
sekretarz: J. Swedenborg, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 7 września 2006 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Elaine Farrell przez E. McCullougha, SC, C. McCarthy'ego, BL, i C. Murphy'ego, barrister, umocowanych przez M. O'Shea, solicitor,

— w imieniu Minister for the Environment, Ireland i Attorney General przez E. Fitzsimonsa, K. McMeela, D. Maloneya oraz D. O'Hagana, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) przez E. Gleesona, SC, umocowanego przez P. Boyd, solicitor,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez N. Yerrell, działającą w charakterze pełnomocnika,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 5 października 2006 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 1 trzeciej dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33, zwanej dalej „trzecią dyrektywą").

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy E. Farrell a A. Whittym i Minister for the Environment, Ireland i Attorney General (zwanym dalej „Ireland") oraz Motor Insurers Bureau of Ireland (zwanym dalej „MIBI").

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

3 Zgodnie z art. 1 dyrektywy Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia

od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, s. 1), w brzmieniu zmienionym trzecią dyrektywą (zwanej dalej „pierwszą dyrektywą") „pojazd oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, niejeżdżący po szynach, oraz każdą przyczepę zespoloną lub nie".

4 Artykuł 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy stanowi:

„[…] każde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków".

5 Zgodnie z art. 1 ust. 4 akapity pierwszy i trzeci drugiej dyrektywy Rady z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. 1984, L 8, s. 17) w brzmieniu zmienionym trzecią dyrektywą (zwanej dalej „drugą dyrektywą"):

„Każde państwo członkowskie utworzy lub upoważni instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia szkód majątkowych i uszkodzeń ciała spowodowanych przez pojazd

niezidentyfikowany lub taki, w stosunku do którego nie wypełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 1. Przepis ten nie narusza prawa państw członkowskich do uznawania odszkodowania wypłacanego przez tę instytucję jako pomocnicze lub główne, a także istnienia możliwości zawarcia ugody między tą instytucją i odpowiedzialnym lub odpowiedzialnymi za spowodowanie wypadku i innymi zakładami ubezpieczeń lub instytucjami zabezpieczenia społecznego, zobowiązanymi do wypłaty odszkodowań poszkodowanemu w związku z tym samym wypadkiem. Jednakże państwa członkowskie nie mogą zezwolić temu organowi na uzależnienie wypłaty odszkodowania od wykazania przez poszkodowanego w jakikolwiek sposób, że osoba ta jest niezdolna do zapłaty odszkodowania lub odmawia jego wypłacenia.

[…]

Jednakże państwa członkowskie mogą wykluczyć możliwość wypłacania odszkodowania przez tę instytucję osobom, które dobrowolnie zajęły miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeśli instytucja udowodni, że wiedziały one o fakcie nieubezpieczenia tego pojazdu".

6 Stosownie do art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy:

„Każde państwo członkowskie podejmie odpowiednie środki w celu zapewnienia, że każdy przepis prawny lub postanowienie umowne zawarte w polisie ubezpieczeniowej

wydanej zgodnie z art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], które wyłącza z zakresu ubezpieczenia użytkowanie pojazdu przez:

— osoby niebędące ani wyraźnie, ani w sposób dorozumiany do tego upoważnione

lub

— osoby nieposiadające prawa jazdy pozwalającego im na prowadzenie danego pojazdu,

lub

— osoby, które nie przestrzegają ustawowych wymogów technicznych dotyczących stanu i bezpieczeństwa danego pojazdu,

będzie, dla celów art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], uznane za bezskuteczne w stosunku do roszczeń osób trzecich poszkodowanych w wypadku.

Jednakże przepis lub postanowienie, o których mowa w pierwszym tiret, mogą być powoływane przeciwko osobom, które dobrowolnie zajęły miejsce w pojeździe, który spowodował szkodę, jeśli zakład ubezpieczeń udowodni, że wiedziały one o tym, że pojazd ten został skradziony.

Państwa członkowskie mają możliwość — w odniesieniu do wypadków, jakie nastąpiły na ich terytorium — niestosowania postanowień pierwszego akapitu, jeśli poszkodowany może uzyskać odszkodowanie za poniesioną szkodę od instytucji zabezpieczenia społecznego".

7 Zgodnie z motywami od drugiego do piątego trzeciej dyrektywy:

„mając na uwadze, co następuje:

[…]

artykuł 3 [pierwszej dyrektywy] nakazuje każdemu państwu członkowskiemu podjęcie wszelkich właściwych środków, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych mających stałe miejsce postoju na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem; zakres odpowiedzialności objętej ubezpieczeniem i warunki objęcia ubezpieczeniem powinny być ustalone na podstawie tych środków;

[druga dyrektywa] znacznie zmniejszyła różnice między poziomem i treścią obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w państwach członkowskich; jednakże istotne różnice nadal występują w zakresie tej ochrony ubezpieczeniowej;

poszkodowanym w wypadkach pojazdów mechanicznych należy zagwarantować porównywalne traktowanie, bez względu na to, gdzie na obszarze Wspólnoty wypadek miał miejsce;

w szczególności istnieją luki w obowiązkowym ubezpieczeniu pasażerów pojazdów mechanicznych w niektórych państwach członkowskich; aby chronić tę szczególnie zagrożoną grupę potencjalnych poszkodowanych, powinno się wypełnić te luki".

8 Zgodnie z art. 1 trzeciej dyrektywy:

„Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1 akapit drugi [drugiej dyrektywy] ubezpieczenie, określone w art. 3 ust. 1 [pierwszej dyrektywy], obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, wynikającą z ruchu pojazdu.

Do celów niniejszej dyrektywy znaczenie pojęcia »pojazd« uznaje się za zgodne z definicją, zawartą w art. 1 [pierwszej] dyrektywy […]".

9 Stosownie do art. 6 ust. 2 trzeciej dyrektywy Irlandia powinna do dnia 31 grudnia 1998 r. zapewnić wykonanie art. 1 w odniesieniu do pasażerów (jadących na tylnym siodełku) motocykli oraz do dnia 31 grudnia 1995 r. zapewnić wykonanie art. 1 w odniesieniu do innych pojazdów.

Uregulowania krajowe

10 Z postanowienia odsyłającego wynika, że przepisy krajowe mające znaczenie dla sprawy zawarte są w sekcji 5, 56 i 65 (1) ustawy z 1961 r. o ruchu drogowym (Road Traffic Act 1961), w brzmieniu obowiązującym w czasie zaistnienia zdarzeń, których dotyczy postępowanie przed sądem krajowym (zwanej dalej „1961 Act"), jak również w art. 6 rozporządzenia ministra z 1962 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia w dziedzinie ruchu drogowego (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962 ze zmianami.

11 Sąd odsyłający wyjaśnia, że z przepisów tych wynika, iż osoba kierująca pojazdem powinna posiadać zatwierdzoną polisę ubezpieczeniową do celów pokrycia wszelkiej odpowiedzialności z tytułu uszkodzenia ciała osób podróżujących pojazdem, innych niż osoby nieobjęte. Osoby nieobjęte to te, które domagają się naprawienia poniesionej szkody, mimo iż przebywały w pojeździe innego rodzaju niż określone w rozporządzeniu właściwego ministra. Co się tyczy pojazdów określonych przez właściwego ministra, istnieje obowiązek zawarcia obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej co do szkód wyrządzonych osobom podróżującym tymi

pojazdami. Minister nie jest jednak upoważniony do rozciągnięcia tego obowiązku na osoby podróżujące w części pojazdu, której projekt ani konstrukcja nie obejmuje siedzeń dla pasażerów.

Stan faktyczny w postępowaniu przed sądem krajowym oraz pytania prejudycjalne

12 E. Farrell została poszkodowana w wypadku drogowym w dniu 26 stycznia 1996 r. Podróżowała ona samochodem dostawczym, którego projekt ani konstrukcja nie przewidywały przewozu pasażerów w tylnej części. A. Whitty, właściciel i kierowca tego samochodu, stracił panowanie nad pojazdem, który uderzył w ścianę. Ponieważ pojazd nie miał w tylnej części siedzeń dla pasażerów, E. Farrell w chwili wypadku siedziała na podłodze samochodu.

13 Gdy okazało się, że A. Whitty nie był ubezpieczony, E. Farrell usiłowała uzyskać odszkodowanie od MIBI, zgodnie z porozumieniem zawartym między tym podmiotem a Minister for the Environment w 1998 r. (zwanym dalej „porozumieniem"). W porozumieniu tym MIBI zobowiązało się do wypłaty odszkodowań poszkodowanym w wypadkach drogowych z udziałem kierowców, którzy nie posiadają obowiązkowego ubezpieczenia wymaganego przez 1961 Act.

14 MIBI odmówiło jednak wypłaty odszkodowania E. Farrell, uzasadniając to faktem, że podróżowała ona w części pojazdu, która nie była zaprojektowana w celu przewozu

pasażerów ani nie była wyposażona w siedzenia dla nich. MIBI uznało, że odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ciała doznanego przez wnioskodawczynię nie jest tą odpowiedzialnością, której ubezpieczenie jest obowiązkowe na podstawie 1961 Act; w konsekwencji porozumienie nie znajdowało zastosowania i MIBI nie było obowiązane do wypłaty odszkodowania wnioskodawczyni ani do zastosowania się do wyroku sądowego wydanego w sprawie przeciwko A. Whitty'emu.

15 We wrześniu 1997 r. E. Farrell wszczęła postępowanie przeciwko pozwanym przed sądem krajowym. W lipcu 2001 r. zapadł wyrok przeciwko A. Whitty'emu. Co się tyczy wyceny poniesionych szkód, została ona odroczona do czasu wydania wyroku co do istoty. Podczas gdy E. Farrell zmierzała do uzyskania orzeczenia deklaratoryjnego, wskazującego, że obowiązujące w dniu wypadku krajowe przepisy wydane w celu transpozycji dyrektyw pierwszej i trzeciej nie wdrażały prawidłowo ich istotnych postanowień, w szczególności art. 1 trzeciej dyrektywy, MIBI oraz Ireland zaprzeczały twierdzeniu, by przepisy te nie dokonały prawidłowej transpozycji tego artykułu, przy czym państwo członkowskie podnosiło, że trzecia dyrektywa dopuszcza brak rozszerzenia obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej na osoby przebywające w części pojazdu mechanicznego, która ani nie została zaprojektowana w celu przewozu pasażerów, ani nie została wyposażona w siedzenia do ich przewozu.

16 W tych okolicznościach High Court postanowił zawiesić postępowanie i skierować do Trybunału następujące pytania prejudycjalne:

„1) Czy po dniu 31 grudnia 1995 r. — tj. po upływie terminu dokonania transpozycji przepisów trzeciej dyrektywy […] dotyczących pasażerów pojazdów innych niż

motocykle — Irlandia była zobowiązana zgodnie z art. 1 tej dyrektywy do ustanowienia obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód wyrządzonych osobom, które podróżują w tej części pojazdu, której projekt ani konstrukcja nie obejmuje siedzeń dla pasażerów?

2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: czy art. 1 trzeciej dyrektywy przyznaje jednostkom prawa, na które mogą one się powołać przed sądem krajowym?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

17 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy wykładni art. 1 trzeciej dyrektywy należy dokonywać w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, zgodnie z którym obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje uszkodzeń ciała doznanych przez osoby podróżujące w części pojazdu, której projekt ani konstrukcja nie obejmuje siedzeń dla pasażerów.

18 E. Farrell i Komisja Wspólnot Europejskich uważają zasadniczo, że art. 1 trzeciej dyrektywy wymaga, by obowiązkowe ubezpieczenie obejmowało we wszystkich państwach członkowskich uszkodzenia ciała, jakich doznały osoby podróżujące w części pojazdu, która nie została zaprojektowana w celu przewozu pasażerów ani nie została wyposażona w siedzenia dla nich.

19 Ireland, wspierana przez MIBI, jest odmiennego zdania. Państwo to podnosi, że ponieważ pojęcie „pasażera" nie zostało zdefiniowane w trzeciej dyrektywie, to do państw członkowskich należy określenie, które osoby podróżujące pojazdami są uważane za pasażerów do celów tej dyrektywy, a ponadto, że dyrektywa ta nie zobowiązuje państw członkowskich do zapewnienia, by obowiązkowe ubezpieczenie obejmowało uszkodzenia ciała doznane przez osoby podróżujące w jakiejkolwiek części pojazdu, której projekt nie obejmuje miejsc do siedzenia.

20 Państwo to dodaje, że jego zwężające stanowisko jest uzasadnione troską o spójność z uregulowaniami dotyczącymi bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ponieważ objęcie takich osób zakresem stosowania obowiązkowego ubezpieczenia doprowadziłoby do pokrywania z ubezpieczenia szkód wynikających z rozmyślnie niebezpiecznego zachowania. Ponadto zdaniem tego państwa stanowisko takie jest zgodne ze wspólnym oświadczeniem Rady i Komisji zapisanym w protokole Rady przy przyjmowaniu wspólnego stanowiska w sprawie projektu trzeciej dyrektywy. Zgodnie z tym protokołem Rada i Komisja miały oświadczyć, że art. 1 trzeciej dyrektywy nie przesądza o przepisach ustawowych państw członkowskich w zakresie wypłaty odszkodowania pasażerowi, który przyczynił się do wypadku, pasażerowi nadliczbowemu lub pasażerowi przewożonemu w pojeździe, który nie został zaprojektowany do przewozu osób innych niż kierowca.

21 Argumentacja Ireland nie zasługuje na uwzględnienie.

22 Należy stwierdzić, że zgodnie z art. 1 trzeciej dyrektywy obowiązkowe ubezpieczenie obejmuje odpowiedzialność z tytułu uszkodzeń ciała doznanych przez wszystkich pasażerów, innych niż kierowca, powstałych w wyniku ruchu pojazdu.

23 Skoro artykuł ten bezspornie przyznaje ochronę ubezpieczeniową wszystkim pasażerom, teza Ireland mogłaby zostać zaakceptowana jedynie w sytuacji, gdyby osoby przewożone w pojeździe, który nie został zaprojektowany do przewozu osób, nie mogłyby zostać uznane za „pasażerów".

24 Byłoby natomiast sprzeczne z celami uregulowania wspólnotowego wyłączenie z pojęcia „pasażera", a tym samym z ochrony ubezpieczeniowej osób, które doznały obrażeń po zajęciu miejsca w pojeździe, który nie był przeznaczony do przewozu osób ani odpowiednio w tym celu wyposażony. Zgodnie bowiem z brzmieniem motywów czwartego i piątego trzeciej dyrektywy celem tego uregulowania jest w szczególności wypełnienie luk w obowiązkowym ubezpieczeniu pasażerów pojazdów mechanicznych w niektórych państwach członkowskich i ochrona tej szczególnie zagrożonej grupy potencjalnych poszkodowanych, a także zapewnienie osobom poszkodowanym w wypadkach porównywalnego traktowania niezależnie od tego, w którym miejscu na terenie Wspólnoty wypadek nastąpił.

25 Wykładnia taka znajduje zresztą potwierdzenie w orzecznictwie Trybunału. Trybunał orzekł już bowiem, że dyrektywy pierwsza i druga nie nakładają przed dniem

31 grudnia 1995 r., tj. dniem upływu terminu transpozycji wyznaczonego dla Irlandii, obowiązku zapewnienia, by obowiązkowe ubezpieczenie obejmowało uszkodzenia ciała doznane przez pasażerów przewożonych w części pojazdu nieprzystosowanej do przewozu pasażerów na siedzeniach. Trybunał wskazał jednak, że począwszy od tej daty art. 1 trzeciej dyrektywy rozszerzył obowiązkową ochronę wprowadzoną art. 3 ust. 1 pierwszej dyrektywy w brzmieniu sprecyzowanym i uzupełnionym drugą dyrektywą na uszkodzenia ciała doznane przez pasażerów innych niż kierowca (zob. postanowienie z dnia 14 października 2002 r. w sprawie C-158/01 Withers, Rec. s. I-8301, pkt 20 i 21).

26 Co więcej, jak wynika z tego orzecznictwa, skoro Trybunał wypowiedział się w przedmiocie uszkodzeń ciała doznanych przez osoby przewożone w części pojazdu nieprzystosowanej do przewozu pasażerów na siedzeniach, oznacza to, że uznał te osoby za pasażerów niezależnie od tego, w której części pojazdu były przewożone (zob. podobnie ww. postanowienie w sprawie Withers, pkt 21).

27 Ponadto uregulowanie wspólnotowe wprost przewiduje wyjątki od obowiązku ochrony osób poszkodowanych w wypadkach. Wyjątki te są wymienione w art. 1 ust. 4 akapit trzeci i art. 2 ust. 1 drugiej dyrektywy.

28 Prawodawca wspólnotowy nie przewidział jednak wyłączenia dotyczącego odrębnej kategorii osób, które mogą stać się ofiarami wypadków drogowych, a które zajęły miejsce w części pojazdu, która nie była ani zaprojektowana do przewozu osób, ani odpowiednio w tym celu wyposażona. W tym stanie rzeczy osoby te nie mogą zostać wyłączone z zakresu pojęcia „pasażera", a tym samym z zakresu ochrony gwarantowanej uregulowaniami wspólnotowymi.

29 Ponieważ z jednej strony uprawnienie do wprowadzania odstępstw od obowiązku ochrony osób poszkodowanych w wypadkach jest zdefiniowane i zakreślone przez prawo wspólnotowe, a z drugiej strony realizacja wymienionych celów wymaga jednolitego podejścia do ochrony ubezpieczeniowej pasażerów na poziome wspólnotowym, państwa członkowskie nie mogą wprowadzać dodatkowych ograniczeń zakresu obowiązkowego ubezpieczenia względem pasażerów.

30 W konsekwencji prawo krajowe nie może zawęzić pojęcia „pasażera" i pozbawić w ten sposób ochrony ubezpieczeniowej osób, które zgodnie z dyrektywami pierwszą, drugą i trzecią mają prawo do uzyskania naprawienia szkody spowodowanej przez pojazdy silnikowe.

31 Należy dodać, że zawężające podejście prawodawcy krajowego nie znajduje uzasadnienia w protokole z posiedzenia Rady i Komisji wspomnianego w pkt 20 niniejszego wyroku. Z utrwalonego orzecznictwa wynika bowiem, że jeżeli zamieszczone w protokole z posiedzenia Rady oświadczenie nie znajduje żadnego odzwierciedlenia w treści przepisu prawa wtórnego, nie może być ono brane pod uwagę przy wykładni tego przepisu (wyroki z dnia 26 lutego 1991 r. w sprawie C-292/98 Antonissen, Rec. s. I-745, pkt 18; z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie C-375/98 Epson Europe, Rec. s. I-4243, pkt 26 oraz z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-402/03 Skov i Bilka, Zb.Orz. s. I-199, pkt 42).

32 Należy również przypomnieć, że obowiązek objęcia ubezpieczeniem pasażerów jest rzeczą odrębną od zakresu wypłacanych im odszkodowań w razie zaistnienia wypadku samochodowego na ich szkodę. Pierwsza kwestia jest objęta gwarancją prawa wspólnotowego i w nim zdefiniowana, druga natomiast — jest co do zasady regulowana prawem krajowym.

33 W tym względzie Trybunał orzekł już, że celem dyrektyw pierwszej, drugiej i trzeciej nie jest harmonizacja systemów odpowiedzialności cywilnej państw członkowskich, a także, że w obecnym stanie prawa wspólnotowego państwa te zachowują swobodę co do określenia systemu odpowiedzialności cywilnej mającego zastosowanie do szkód wynikających z ruchu pojazdów. Państwa członkowskie są jednak zobowiązane do zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna według ich prawa krajowego była objęta ubezpieczeniem zgodnym z przepisami tych trzech wymienionych dyrektyw (wyroki z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-348/98 Mendes Ferreira i Delgado Correia Ferreira, Rec. s. I-6711, pkt 23 i 29, jak również z dnia 30 czerwca 2005 r. w sprawie C-537/03 Candolin i in., Zb.Orz. s. I-5745, pkt 24).

34 Z orzecznictwa tego wynika ponadto, że państwa członkowskie powinny wykonywać swoje uprawnienia z poszanowaniem prawa wspólnotowego, a w szczególności art. 1 trzeciej dyrektywy, i że przepisy krajowe, które regulują warunki odszkodowania za szkody wynikające z ruchu pojazdów, nie mogą zatem pozbawiać skuteczności (effet utile) tego artykułu (zob. podobnie wyroki z dnia 28 marca 1996 r. w sprawie C-129/94 Ruiz Bernáldez, Rec. s. I-1829, pkt 19, jak również ww. wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 27 i 28).

35 W konsekwencji przepisy krajowe, sformułowane na podstawie ogólnych i abstrakcyjnych kryteriów, nie mogą odmawiać pasażerowi prawa do odszkodowania albo ograniczać takiego prawa w sposób nieproporcjonalny jedynie w oparciu o przyczynienie się pasażera do powstania szkody. Zakres takiego odszkodowania może zostać ograniczony jedynie w wyjątkowych okolicznościach, na podstawie indywidualnej oceny i z poszanowaniem prawa wspólnotowego (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Candolin i in., pkt 29, 30 i 35).

36 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć następująco: wykładni art. 1 trzeciej dyrektywy należy dokonywać w ten sposób, że stoi on

na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, zgodnie z którym obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje odpowiedzialności za uszkodzenia ciała doznane przez osoby, które podróżują w tej części pojazdu, której projekt ani konstrukcja nie obejmuje siedzeń dla pasażerów.

W przedmiocie pytania drugiego

37 Co się tyczy pytania drugiego, dotyczącego możliwości powołania się przez jednostki przed sądami krajowymi bezpośrednio na art. 1 trzeciej dyrektywy, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przepis dyrektywy jest bezpośrednio skuteczny, jeżeli ze względu na jego treść okazuje się bezwarunkowy i wystarczająco jasny (wyroki z dnia 19 stycznia 1982 r. w sprawie 8/81Becker, Rec. s. 53; z dnia 4 grudnia 1997 r. w sprawach połączonych od C-253/96 do C-258/96 Kampelmann i in., Rec. s. I-6907, pkt 37 oraz z dnia 9 września 2004 r. w sprawie C-292/02 Meiland Azewijn, Zb.Orz. s. I-7905, pkt 57).

38 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, jak podnosi Komisja, że art. 1 trzeciej dyrektywy spełnia te kryteria. Przepis ten pozwala bowiem na zidentyfikowanie zarówno obowiązku państw członkowskich, jak i jego beneficjentów, a jego treść jest bezwarunkowa i jasna. W konsekwencji przepis ten może być powołany w celu odrzucenia przepisów prawa krajowego pozbawiających dobrodziejstwa obowiązkowej ochrony ubezpieczeniowej osoby podróżujące w jakiejkolwiek części pojazdu, której projekt ani konstrukcja nie obejmuje siedzeń dla pasażerów.

39 Pozostaje jedynie do rozstrzygnięcia kwestia, czy przepis ten może być powołany przeciwko podmiotowi takiemu jak MIBI.

40 W tym względzie należy uściślić, że na dyrektywę nie można powołać się przeciwko jednostkom, można natomiast przeciwko państwu, niezależnie od tego, w jakim charakterze ono występuje — pracodawcy czy organu władzy publicznej. Wśród podmiotów, przeciwko którym dopuszczalne jest powołanie się na dyrektywę mogącą wywoływać bezpośrednie skutki, figuruje również podmiot, któremu — niezależnie od jego formy prawnej — na podstawie aktu władzy publicznej i pod jej kontrolą powierzono wykonywanie usług użyteczności publicznej i który w tym celu dysponuje uprawnieniami wykraczającymi poza normy obowiązujące w stosunkach między jednostkami (wyroki z dnia 12 lipca 1990 r. w sprawie C-188/89 Foster i in., Rec. s. I-3313, pkt 20; z dnia 14 września 2000 r. w sprawie C-343/98 Collino i Chiappero, Rec. s. I-6659, pkt 23, jak również z dnia 5 lutego 2004 r. w sprawie C-157/02 Rieser Internationale Transporte, Rec. s. I-1477, pkt 24).

41 W związku z tym, że sąd odsyłający nie przekazał na temat MIBI informacji wystarczających dla rozstrzygnięcia, czy może być ono zrównane z tego rodzaju podmiotem do sądu krajowego należy ocena, przy uwzględnieniu — zgodnie z powyższymi rozważaniami — statusu MIBI i jego stosunków z państwem irlandzkim, czy powołanie się przeciwko MIBI na dyrektywę jest możliwe.

42 W przypadku, gdyby sąd krajowy uznał, że przeciwko MIBI nie można powołać się na dyrektywę, powinien on, stosując prawo krajowe, a w szczególności przepisy

wprowadzone konkretnie w celu wykonania wymogów dyrektywy, dokonywać jego wykładni, w najszerszym możliwym zakresie, w świetle brzmienia i celu tej dyrektywy, aby osiągnąć rezultat przez nią zamierzony (wyroki z dnia 23 października 2003 r. w sprawie C-408/01 Adidas-Salomon i Adidas Benelux, Rec. s. I-12537, pkt 21 i z dnia 5 października 2004 r. w sprawach połączonych od C-397/01 do C-403/01 Pfeiffer i in., Zb.Orz. s. I-8835, pkt 113).

43 W każdym razie możliwe jest powstanie odpowiedzialności państwa za szkody spowodowane brakiem prawidłowej transpozycji dyrektywy w rozumieniu wyroku z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie Francovich i in. (sprawy połączone C-6/90 i C-9/90, Rec. s. I-5357).

44 Na pytanie drugie należy zatem odpowiedzieć w ten sposób, że art. 1 trzeciej dyrektywy spełnia wszystkie przesłanki wymagane do wywarcia skutku bezpośredniego, a w konsekwencji przyznaje on prawa, na które jednostki mogą powoływać się bezpośrednio przed sądami krajowymi. Do sądu krajowego należy jednak ustalenie, czy możliwe jest powołanie się na ten przepis przeciwko podmiotowi takiemu jak MIBI.

W przedmiocie kosztów

45 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem; do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (pierwsza izba) orzeka, co następuje:

1) **Wykładni art. 1 trzeciej dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych należy dokonywać w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, zgodnie z którym obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych nie obejmuje odpowiedzialności za uszkodzenia ciała doznane przez osoby, które podróżują w tej części pojazdu, której projekt ani konstrukcja nie obejmuje siedzeń dla pasażerów.**

2) **Artykuł 1 trzeciej dyrektywy 90/232/EWG spełnia wszystkie przesłanki wymagane do wywarcia skutku bezpośredniego, a w konsekwencji przyznaje on prawa, na które jednostki mogą powoływać się bezpośrednio przed sądami krajowymi. Do sądu krajowego należy jednak ustalenie, czy możliwe jest powołanie się na ten przepis przeciwko podmiotowi takiemu jak Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Podpisy