ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 19. apríla 2007 *

Vo veci C-356/05,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím High Court (Írsko) z 30. júla 2004 a doručený Súdnemu dvoru 23. septembra 2005, ktorý súvisí s konaním:

Elaine Farrell

proti

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Jazyk konania: angličtina.

Írsku,

Attorney General

a

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory P. Jann, sudcovia E. Juhász (spravodajca), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann a E. Levits,

generálna advokátka: C. Stix-Hackl,
tajomník: J. Swedenborg, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 7. septembra 2006,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Elaine Farrell, v zastúpení: E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL a C. Murphy, barrister, poverený: M. O'Shea, solicitor,

— Minister for the Environment, Írsko a Attorney General, v zastúpení: E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney a D. O'Hagan, splnomocnený zástupca,

— Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), v zastúpení: E. Gleeson, SC, poverený: P. Boyd, solicitor,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: N. Yerrell, splnomocnená zástupkyňa,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 5. októbra 2006,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 1 tretej smernice 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, s. 33; Mim. vyd. 06/001, s. 249, ďalej len „tretia smernica").

2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi žalobkyňou pani Farrell proti žalovaným pánovi Whitty a Minister for the Environment, Írsko a Attorney General (ďalej len „Írsko"), ako aj Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (ďalej len „MIBI").

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

3 Podľa článku 1 smernice 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, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10), zmenenej a doplnenej treťou smernicou (ďalej len „prvá smernica") pojem „vozidlo znamená: akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené".

4 Článok 3 ods. 1 prvej smernice stanovuje:

„Každý členský štát prijme... všetky primerané 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 týchto opatrení."

5 Článok 1 ods. 4 prvý a tretí pododsek druhej smernice 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) zmenenej a doplnenej treťou smernicou (ďalej len „druhá smernica") stanovuje:

„Každý členský štát zriadi alebo poverí orgán, ktorého úlohou bude zabezpečiť náhradu škody najmenej do výšky povinného poistenia za škodu na majetku alebo ujmy na zdraví spôsobené neidentifikovaným vozidlom alebo vozidlom, ktoré

nemalo splnené povinné poistenie stanovené v odseku 1. Týmto ustanovením nie je dotknuté právo členských štátov považovať náhradu škody týmto orgánom ako doplnkovú alebo nie doplnkovú a právo regresu tohto orgánu voči osobe alebo osobám zodpovedným za nehodu a ostatným poisťovateľom alebo orgánom sociálneho zabezpečenia, ktorí sú povinní nahradiť škodu poškodenému, pokiaľ ide o tú istú poistnú udalosť. Členské štáty však nesmú dovoliť, aby tento orgán podmienil výplatu odškodného tým, že by obeť musela akýmkoľvek spôsobom dokazovať, že zodpovedná osoba nie je schopná alebo ochotná zaplatiť.

...

Členské štáty však môžu vylúčiť vyplatenie náhrady týmto orgánom, pokiaľ ide o osoby, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré zapríčinilo škodu alebo ujmu, v prípade, keď orgán môže dokázať, že tieto osoby si boli vedomé, že vozidlo nebolo poistené."

6 Podľa článku 2 ods. 1 druhej smernice:

„Každý členský štát prijme vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistnej zmluve vydanej v súlade

s článkom 3 ods. 1 [prvej smernice], ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

— osobami, ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené,

alebo

— osobami, ktoré nevlastnia preukaz umožňujúci im viesť príslušné vozidlo,

alebo

— osobami, ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla,

sa považujú na účely článku 3 ods. 1 [prvej smernice] za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou.

Avšak právne predpisy alebo ustanovenia uvedené v prvej zarážke sa môžu uplatniť voči osobám, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu alebo ujmu, v prípade keď poisťovateľ môže preukázať, že vedeli, že vozidlo bolo odcudzené.

Členské štáty majú možnosť — v prípade, ak došlo k nehodám na ich území — neuplatniť ustanovenie v prvom pododseku, ak môže poškodený získať náhradu za utrpené škody od orgánu sociálneho zabezpečenia."

7 Podľa druhého až piateho odôvodnenia tretej smernice:

„Keďže článok 3 [prvej smernice] vyžaduje, aby každý členský štát prijal primerané opatrenia zabezpečujúce, aby zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na jeho území, bola pokrytá poistením; keďže na základe týchto opatrení treba určiť rozsah krytej zodpovednosti a podmienky poistného krytia;

keďže [druhá smernica] značne znížila rozdiely v úrovni a obsahu povinného poistenia občianskoprávnej zodpovednosti v členských štátoch; keďže však pri tomto poistnom krytí stále ešte existujú významné rozdiely;

keďže obete nehôd motorových vozidiel majú mať zaručenú porovnateľnú starostlivosť, bez ohľadu na to, kde v spoločenstve sa nehoda stala;

keďže v niektorých členských štátoch existujú predovšetkým medzery v oblasti povinného poistného krytia cestujúcich motorových vozidiel; keďže je potrebné tieto medzery vyplniť, aby sa chránila táto zvlášť zraniteľná kategória potenciálnych obetí".

8 Podľa článku 1 tretej smernice:

„Bez toho, aby bol dotknutý druhý pododsek článku 2 ods. 1 [druhej smernice] poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 [prvej smernice] bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúce z prevádzky vozidla.

Na účely tejto smernice bude mať slovo ‚vozidlo' ten istý význam, ako je to definované v článku 1 [prvej smernice]".

9 Podľa článku 6 ods. 2 tretej smernice disponuje Írsko lehotou plynúcou do 31. decembra 1998 pre dosiahnutie súladu s článkom 1 tejto smernice, pokiaľ ide o cestujúcich v postranných vozíkoch motocyklov, a do 31. decembra 1995 pre dosiahnutie súladu s predmetným článkom 1, pokiaľ ide o ostatné vozidlá.

Vnútroštátna právna úprava

10 Z rozhodnutia o začatí prejudiciálneho konania vyplýva, že relevantná právna úprava sa skladá najmä z častí 5, 56 a 65 (1) (a) zákona z roku 1961 o cestnej premávke (Road Traffic Act 1961), v znení účinnom v čase vzniku skutkových okolností vo veci samej (ďalej len „1961 Act"), ako aj z článku 6 ministerského nariadenia z roku 1962 o povinnom poistení v oblasti cestnej premávky (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962, v znení zmien a doplnení.

11 Vnútroštátny súd upresňuje, že z tejto právnej úpravy vyplýva, že osoba premávajúca s vozidlom musí mať uzavretú schválenú poistku na účel krytia akejkoľvek zodpovednosti týkajúcej sa ujmy na zdraví spôsobenej osobám cestujúcim vo vozidle, odlišným od vylúčených osôb. Vylúčené osoby sú osoby, ktoré žiadajú o náhradu utrpenej škody, hoci sa nachádzali vo vozidle odlišného typu, než sú typy uvádzané ministerským nariadením. Pokiaľ ide o tieto vozidlá označené príslušným ministrom, existuje povinnosť uzavrieť povinné poistenie zodpovednosti za škody

spôsobené osobám cestujúcim v týchto vozidlách. Minister nemal právomoc rozšíriť túto povinnosť poistenia na škody spôsobené osobám cestujúcim v časti vozidla, ktorá nie je projektovaná, ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

12 Pani Farrell sa 26. januára 1996 stala obeťou dopravnej nehody. Cestovala v úžitkovom vozidle, ktoré nebolo ani projektované, ani konštruované na prevoz cestujúcich vzadu. Pán Whitty, majiteľ a vodič tohto úžitkového vozidla, stratil kontrolu nad svojím vozidlom, ktoré narazilo do múru. Keďže vozidlo nebolo vzadu vybavené sedadlami, pani Farrell sedela v momente nehody na podlahe úžitkového vozidla.

13 Keďže sa preukázalo, že pán Whitty nebol poistený, pani Farrell sa snažila získať odškodnenie od MIBI, v súlade s dohodou uzavretou medzi týmto orgánom a Minister for the Environment v roku 1988 (ďalej len „dohoda"). Touto dohodou sa MIBI zaviazal odškodniť obete dopravných nehôd s účasťou vodičov, ktorí neuzavreli povinné poistenie vyžadované 1961 Act.

14 MIBI však odmietla odškodniť pani Farrell z dôvodu, že pani Farrell cestovala v časti vozidla, ktorá nebola ani projektovaná, ani vybavená sedadlami na prevoz

cestujúcich. MIBI zastávala názor, že zodpovednosť za ujmu na zdraví utrpenú žiadateľkou teda nie je zodpovednosťou, na ktorú sa uplatňuje poistenie v zmysle 1961 Act. V dôsledku toho sa neuplatňuje dohoda a MIBI nie je povinná ani odškodniť žiadateľku, ani podriadiť sa rozsudku, ktorý zaväzoval pána Whitty.

15 V septembri 1997 začala pani Farrell konanie proti žalovaným vo veci samej. V júli 2001 obdržala rozhodnutie, ktoré zaväzovalo pána Whitty. Pokiaľ ide o ohodnotenie utrpenej ujmy, toto bolo vyhradené na dobu rozhodnutia vo veci samej. V skutočnosti, zatiaľ čo pani Farrell chcela získať deklaratórny rozsudok uvádzajúci, že vnútroštátne opatrenia na prebratie účinné v čase nehody nevykonávali riadne relevantné ustanovenia prvej a tretej smernice, najmä článok 1 poslednej menovanej smernice, MIBI a Írsko popierali, že tieto opatrenia nepreberajú správne predmetný článok, keď tento členský štát uvádzal, že tretia smernica umožňuje nerozšíriť povinnosť poistenia zodpovednosti za škodu na osoby nachádzajúce sa v časti vozidla na mechanický pohon, ktoré nebolo projektované, ani vybavené sedadlami na prevoz cestujúcich.

16 Za týchto okolností High Court rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Vzhľadom na to, že do 31. decembra 1995 bolo Írsko povinné vykonať ustanovenia tretej smernice... vo vzťahu k cestujúcim v iných vozidlách ako

motocykloch, zaviazal článok 1 tretej smernice Írsko, aby zaviedlo povinné poistenie občianskoprávnej zodpovednosti za ujmu na zdraví osôb cestujúcich v takej časti motorového vozidla, ktorá nebola projektovaná, ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich?

2. Ak je odpoveď na prvú otázku kladná, priznáva článok 1 tretej smernice jednotlivcom práva, ktorých sa môžu dovolávať priamo pred vnútroštátnymi súdmi?"

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

17 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 1 tretej smernice má vykladať tak, že mu odporuje vnútroštátna právna úprava, podľa ktorej povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú automobilom nekryje zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú osobám cestujúcim v časti motorového vozidla, ktorá nebola projektovaná, ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich.

18 Pani Farrell a Komisia Európskych spoločenstiev zastávajú v podstate názor, že článok 1 tretej smernice si vyžaduje, aby povinné poistenie pokrývalo vo všetkých členských štátoch škody spôsobené osobám cestujúcim v časti vozidla, ktorá nebola ani navrhnutá na prevoz cestujúcich, ani vybavená sedadlami na tento účel.

19 Írsko podporované MIBI zastáva opačný názor. Tento členský štát uvádza, že na jednej strane, keďže pojem „cestujúci" nie je v tretej smernici definovaný, prislúcha členským štátom definovať, ktoré osoby cestujúce vo vozidlách sú považované za cestujúcich na účely tejto smernice a že, na druhej strane, táto smernica nezaväzuje členské štáty zabezpečiť uzavretie povinného poistenia za ujmu na zdraví utrpenú osobami cestujúcimi v akejkoľvek časti vozidla, ktorá nebola naprojektovaná s miestami na sedenie.

20 Uvedený členský štát dodáva, že jeho reštriktívny prístup je odôvodnený starostlivosťou o koherenciu s právnou úpravou týkajúcou sa bezpečnosti na cestách, keďže zahrnutie takýchto osôb do pôsobnosti záruky povinného poistenia by viedlo k tomu, že poistenie by pokrývalo vedome nebezpečné konanie. Okrem toho, podľa uvedeného štátu by bol tento prístup v súlade so spoločným prehlásením Rady a Komisie zapísaným v zápisnici Rady z prijímania spoločného stanoviska týkajúceho sa návrhu tretej smernice. Podľa tejto zápisnice Rada a Komisia vyhlásili, že článok 1 tretej smernice nevylučuje ustanovenia právnych poriadkov členských štátov, pokiaľ ide o odškodnenie cestujúceho, zodpovednosť ktorého prispievala k nehode, nadpočetného cestujúceho, alebo cestujúceho prevážaného vo vozidle, ktoré nebolo projektované na prevoz osôb iných než vodič.

21 Argumentáciu Írska nemožno prijať.

22 Je potrebné konštatovať, že podľa znenia článku 1 tretej smernice pokrýva povinné poistenie zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča, vyplývajúcu z prevádzky vozidla.

23 Keďže tento článok udeľuje nesporne poistené krytie všetkým cestujúcim, tézu Írska by bolo možné prijať iba, ak by osoby prevážané vo vozidle nenavrhnutom na ich prepravu nemohli byť kvalifikované ako „cestujúci".

24 Cieľom právnej úpravy Spoločenstva by odporovalo vylúčenie z pojmu „cestujúci", a teda vylúčenie z poistného krytia poškodených osôb, ktoré nastúpili do vozidla, ktoré nebolo ani určené na ich prepravu, ani vybavené na tento účel. Podľa znenia štvrtého a piateho odôvodnenia tretej smernice má táto právna úprava za cieľ najmä zaplniť medzery v oblasti povinného poistného krytia cestujúcich motorových vozidiel v určitých členských štátoch a chrániť túto zvlášť zraniteľnú kategóriu potenciálnych obetí, ako aj zaručiť obetiam nehôd motorových vozidiel porovnateľnú starostlivosť bez ohľadu na to, kde v Spoločenstve sa nehoda stala.

25 Tento výklad je okrem iného podporovaný judikatúrou Súdneho dvora. Súdny dvor už konštatoval že prvá a druhá smernica neukladali pred 31. decembrom 1995, teda

pred uplynutím lehoty na prebratie stanovenej pre Írsko v tretej smernici, stanoviť, že povinné poistenie pokrýva ujmu na zdraví spôsobenú cestujúcim prepravovaným v časti vozidla neprispôsobenej na prepravu sediacich cestujúcich. Súdny dvor však poznamenal, že článok 1 tretej smernice od uvedeného dátumu rozšíril povinné krytie uvádzané v článku 3 ods. 1 prvej smernice, ako je upresnené a doplnené druhou smernicou, na ujmu na zdraví spôsobenú ostatným cestujúcim s výnimkou vodiča (uznesenie zo 14. októbra 2002, Withers, C-158/01, Zb. s. I-8301, body 20 a 21).

26 Okrem toho, ako vyplýva z tejto judikatúry, keď sa Súdny dvor vyslovil k ujme na zdraví spôsobenej cestujúcim prepravovaným v časti vozidla neprispôsobenej na prevoz sediacich cestujúcich, považoval tieto osoby za „cestujúcich" nezávisle od časti vozidla, v ktorej boli prepravovaní (pozri v tomto zmysle uznesenie Withers, už citované, bod 21).

27 Navyše právna úprava Spoločenstva uvádza výslovne výnimky z povinnosti ochrany obetí nehôd. Tieto výnimky sú uvedené v článku 1 ods. 4 treťom pododseku a článku 2 ods. 1 druhej smernice.

28 Zákonodarca Spoločenstva však nepredvídal výnimku týkajúcu sa osobitnej kategórie osôb, ktoré by mohli byť obeťami nehody vozidiel, ktoré nastúpili do časti vozidla neurčenej na ich prevoz a ani vybavenej na tento účel. Za týchto podmienok nemôžu byť tieto osoby vylúčené z pojmu „cestujúci", a preto ani z krytia poistenia zabezpečeného právnou úpravou Spoločenstva.

29 Vzhľadom na to, že na jednej strane možnosť výnimky z povinnosti ochrany obetí nehôd je definovaná a vymedzená právom Spoločenstva a že na druhej strane si dosiahnutie vyššie uvedených cieľov vyžaduje jednotný prístup v poistnom krytí cestujúcich na úrovni Spoločenstva, členské štáty nie sú oprávnené zaviesť dodatočné obmedzenia povinného poistenia vo vzťahu k cestujúcim.

30 V dôsledku toho nemôže vnútroštátna právna úprava obmedzovať pojem „cestujúci" a zbavovať tak osoby, ktoré majú nárok na poistné krytie, náhrady škody spôsobenej motorovými vozidlami podľa prvej, druhej a tretej smernice.

31 Je potrebné dodať, že reštriktívny prístup vnútroštátneho zákonodarcu tiež nemôže byť odôvodnený spoločným vyhlásením Rady a Komisie pripomenutým v bode 20 tohto rozsudku. Z ustálenej judikatúry vyplýva, že pokiaľ vyhlásenie zapísané do zápisnice Rady nie je vôbec spomenuté v texte ustanovenia sekundárneho práva, nemožno ho použiť na výklad uvedeného ustanovenia (rozsudky z 26. februára 1991, Antonissen, C-292/89, Zb. s. I-745, bod 18; z 8. júna 2000, Epson Europe, C-375/98, Zb. s. I-4243, bod 26, a z 10. januára 2006, Skov a Bilka, C-402/03, Zb. s. I-199, bod 42).

32 Je tiež potrebné pripomenúť, že povinnosť poistného krytia cestujúcich, pokiaľ sa stali obeťami nehody spôsobenej vozidlami, sa odlišuje od rozsahu ich odškodnenia. Zatiaľ čo povinnosť poistného krytia je zabezpečená a definovaná právnou úpravou Spoločenstva, odškodnenie sa spravuje v zásade vnútroštátnym právom.

33 V tejto súvislosti Súdny dvor už uviedol, že cieľom prvej, druhej a tretej smernice nie je harmonizácia režimov zodpovednosti za škodu v členských štátoch a že podľa súčasného práva Spoločenstva členské štáty môžu voľne upraviť režim zodpovednosti za škodu, uplatniteľný na poistné prípady vyplývajúce z prevádzky motorových vozidiel. Členské štáty sú však povinné zabezpečiť, aby zodpovednosť za škodu uplatniteľná podľa ich vnútroštátneho práva bola krytá poistením v súlade s ustanoveniami troch vyššie uvedených smerníc (rozsudky zo 14. septembra 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Zb. s. I-6711, body 23 a 29, ako aj z 30. júna 2005, Candolin a i., C-537/03, Zb. s. I-5745, bod 24).

34 Okrem toho z tejto judikatúry vyplýva, že členské štáty musia vykonávať svoje právomoci v tejto oblasti v súlade s právom Spoločenstva a najmä s článkom 1 tretej smernice a že vnútroštátne ustanovenia, ktoré upravujú odškodnenie poistných udalostí vyplývajúcich z premávky vozidiel, nemôžu zbavovať tento článok jeho potrebného účinku (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. marca 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Zb. s. I-1829, bod 19, ako aj Candolin a i., už citovaný, body 27 a 28).

35 V dôsledku toho nemôže vnútroštátna právna úprava definovaná na všeobecných a abstraktných kritériách odmietať alebo neprimerane obmedzovať odškodnenie cestujúceho z jediného dôvodu jeho spoluúčasti na vzniku škody. Rozsah odškodnenia môže byť obmedzený iba vo výnimočných prípadoch, na základe individuálneho posúdenia a za rešpektovania práva Spoločenstva (pozri v tomto zmysle rozsudok Candolin a i., už citovaný, body 29, 30 a 35).

36 Vzhľadom na tieto úvahy je na prvú otázku potrebné odpovedať, že článok 1 tretej smernice sa má vykladať tak, že mu odporuje vnútroštátna právna úprava, podľa

ktorej povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú automobilom nekryje zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú osobám cestujúcim v časti motorového vozidla, ktorá nebolo projektovaná, ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich.

O druhej otázke

37 Pokiaľ ide o druhú otázku, týkajúcu sa možnosti dovolávať sa priamo článku 1 tretej smernice pred vnútroštátnymi súdmi jednotlivcami, je potrebné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry ustanovenie smernice má priamy účinok, ak je z hľadiska svojho obsahu bezpodmienečné a dostatočne presné (rozsudky z 19. januára 1982, Becker, 8/81, Zb. s. 53; zo 4. decembra 1997, Kampelmann a i., C-253/96 až C-258/96, Zb. s. I-6907, bod 37, a z 9. septembra 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, Zb. s. I-7905, bod 57).

38 V prejednávanej veci je potrebné konštatovať, že ako poznamenáva Komisia, tieto kritériá článok 1 tretej smernice spĺňa. Tento článok umožňuje identifikovať tak povinnosť členského štátu, ako aj oprávnené osoby a obsah týchto ustanovení je bezpodmienečný a presný. V dôsledku toho sa na článok 1 tretej smernice možno odvolávať s cieľom odstránenia ustanovení vnútroštátneho práva vylučujúcich požívanie záruky povinného poistenia osobami cestujúcimi v akejkoľvek časti vozidla, ktorá nie je projektovaná, ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich.

39 Zostáva otázkou, či sa tohto ustanovenia možno dovolávať voči takému subjektu, akým je MIBI.

40 V tejto súvislosti je potrebné upresniť, že smernice sa nemožno dovolávať voči jednotlivcom, ale možno sa jej dovolávať proti štátu, bez ohľadu na postavenie, v akom štát vystupuje, či ako zamestnávateľ, alebo ako verejný orgán. Medzi subjekty, voči ktorým sa možno dovolať ustanovení smernice, ktoré môžu mať priame účinky, patrí orgán, ktorý bol bez ohľadu na svoju právnu formu v zmysle aktu verejnej moci poverený plniť pod kontrolou tejto moci službu vo verejnom záujme a ktorý na tento účel disponuje väčšími právomocami v porovnaní s pravidlami uplatniteľnými vo vzťahoch medzi jednotlivcami (rozsudky z 12. júla 1990, Foster a i., C-188/89, Zb. s. I-3313, bod 20; zo 14. septembra 2000, Collino a Chiappero, C-343/98, Zb. s. I-6659, bod 23, ako aj z 5. februára 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Zb. s. I-1477, bod 24).

41 Keďže vnútroštátny súd nepredložil dostatok informácií týkajúcich sa MIBI na to, aby bolo možné rozhodnúť, či MIBI môže byť považovaný za takýto subjekt, prislúcha vnútroštátnemu súdu, aby na základe vyššie uvedených úvah posúdil, zohľadniac postavenie MIBI a jeho vzťahy s Írskou republikou, či je možné dovolávať sa voči nemu smernice.

42 V prípade, ak vnútroštátny súd rozhodne že smernice sa voči MIBI nemožno dovolávať, je povinný pri uplatnení vnútroštátneho práva a najmä ustanovení právnej

úpravy osobitne prijatej s cieľom vykonania požiadaviek smernice vykladať vnútroštátne právo v maximálnej možnej miere vo svetle znenia a účelu predmetnej smernice na dosiahnutie smernicou sledovaného cieľa (rozsudky z 23. októbra 2003, Adidas-Salomon a Adidas Benelux, C-408/01, Zb. s. I-12537, bod 21, a z 5. októbra 2004, Pfeiffer a i., C-397/01 až C-403/01, Zb. s. I-8835, bod 113).

43 V každom prípade možno zakladať zodpovednosť členského štátu na náhradu škody spôsobenej absenciou správneho prebratia smernice v zmysle rozsudku z 19. novembra 1991, Francovich a i. (C-6/90 a C-9/90, Zb. s. I-5357).

44 Na druhú otázku je teda potrebné odpovedať, že článok 1 tretej smernice spĺňa všetky podmienky požadované pre vyvolanie priameho účinku a v dôsledku toho priznáva práva, ktorých sa jednotlivci môžu dovolávať pred vnútroštátnymi súdmi. Vnútroštátnemu súdu však prislúcha overiť, či sa tohto ustanovenia možno dovolávať voči subjektu, akým je MIBI.

O trovách

45 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

1. **Článok 1 tretej smernice Rady 90/232/EHS zo 14. mája 1990 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel sa má vykladať tak, že mu odporuje vnútroštátna právna úprava, podľa ktorej povinné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú automobilom nekryje zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú osobám cestujúcim v časti motorového vozidla, ktorá nebola projektovaná, ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich.**

2. **Článok 1 tretej smernice 90/232 spĺňa všetky podmienky požadované pre vyvolanie priameho účinku a v dôsledku toho priznáva práva, ktorých sa jednotlivci môžu dovolávať priamo pred vnútroštátnymi súdmi. Vnútroštátnemu súdu však prislúcha overiť, či sa tohto ustanovenia možno dovolávať voči subjektu, akým je Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Podpisy