SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 19. aprila 2007 *

V zadevi C-356/05,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo High Court (Irska) z odločbo z dne 30. julija 2004, ki je prispela na Sodišče 23. septembra 2005, v postopku

Elaine Farrell

proti

Alanu Whittyju,

Minister for the Environment,

* Jezik postopka: angleščina.

Irski,

Attorney General

in

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi P. Jann, predsednik senata, E. Juhász (poročevalec), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann in E. Levits, sodniki,

generalna pravobranilka: C. Stix-Hackl,
sodni tajnik: J. Swedenborg, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 7. septembra 2006,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Elaine Farrell E. McCullough, SC., C. McCarthy, BL, in C. Murphy, barrister, po pooblastilu M. O'Shea, solicitor,

– za Minister for the Environment, Irsko in Attorney General E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney in D. O'Hagan, zastopniki,

– za Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) E. Gleeson, SC, po pooblastilu P. Boyd, solicitor,

– za Komisijo Evropskih skupnosti N. Yerrell, zastopnica,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 5. oktobra 2006

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 1 Tretje direktive Sveta 90/232/EGS z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (UL L 129, str. 33, v nadaljevanju: Tretja direktiva).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med E. Farrell na eni strani in A. Whittyjem, Minister for the Environment, Irsko, Attorney General (v nadaljevanju: Irska) ter Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (v nadaljevanju: MIBI) na drugi strani.

Pravni okvir

Skupnostna ureditev

3 Na podlagi člena 1 Direktive Sveta 72/166/EGS z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja take odgovornosti, kot je bila spremenjena

s Tretjo direktivo (UL L 103, str. 1, v nadaljevanju: Prva direktiva), ima uporabljeni izraz „vozilo“ naslednji pomen: „motorno vozilo, ki je namenjeno za potovanje po kopnem in ga poganja mehanska moč, vendar ne vozi po tirih, in priklopnik, s prikolico ali brez“.

4 Člen 3(1) Prve direktive določa:

„Vsaka država članica […] sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem. Na podlagi teh ukrepov se določi kritje obveznosti in pogoji kritja.“

5 Člen 1(4), prvi in tretji pododstavek, Druge direktive Sveta 84/5/EGS z dne 30. decembra 1983 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, kot je bila spremenjena s Tretjo direktivo (UL 1984, L 8, str. 17, v nadaljevanju: Druga direktiva), določa:

„Vsaka država članica ustanovi ali pooblasti organ z nalogo zagotavljanja odškodnine najmanj do mejnih vrednosti zavarovalne obveznosti za materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih povzroči neznano vozilo ali vozilo, ki ne izpolnjuje zavarovalne obveznosti iz odstavka 1. Ta določba ne vpliva na pravico države članice v zvezi z odškodnino s strani tega organa kot subsidiarno ali nesubsidiarno in pravico, da pripravi

določbo o poravnavi zahtevkov med tem organom in osebo ali osebami, odgovornimi za nesrečo in drugimi zavarovatelji ali organi socialne varnosti, ki so dolžni dati odškodnino oškodovancu v zvezi z isto nesrečo. Vendar pa države članice ne smejo dovoliti organu, da plačilo odškodnine pogojuje s tem, da oškodovanec kakorkoli dokaže, da odgovorna oseba ni zmožna ali noče plačati.

[…]

Vendar lahko države članice izključijo plačilo odškodnine s strani tega organa osebam, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, če lahko organ dokaže, da so vedele, da je nezavarovano."

6 Na podlagi člena 2(1) Druge direktive:

„Vsaka država članica sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se vsi zakonski predpisi ali pogodbene določbe, ki jih vsebuje zavarovalna polica, izdana v skladu s členom 3(1) [Prve direktive], ki izključujejo iz zavarovanja uporabo ali vožnjo:

– oseb, ki za to nimajo izrecnega ali implicitnega dovoljenja, ali

– oseb, ki nimajo vozniškega dovoljenja za vožnjo takega vozila, ali

– oseb, ki kršijo zakonske tehnične zahteve v zvezi s stanjem in varnostjo tega vozila,

za namene člena 3(1) [Prve direktive] štejejo za neveljavne v zvezi z odškodninskimi zahtevki tretjih oseb, ki so bili oškodovanci nesreče.

Vendar se lahko predpis ali določba iz prve alinee uveljavlja proti osebam, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo materialno škodo ali telesno poškodbo, če lahko zavarovatelj dokaže, da so vedele, da je bilo vozilo ukradeno.

Države članice imajo – v primeru nesreč, ki se zgodijo na njihovem ozemlju – možnost, da ne uporabijo določbe v prvem pododstavku, če lahko oškodovanec dobi odškodnino za škodo od organa socialne varnosti."

7 Druga do peta uvodna izjava Tretje direktive določajo, da:

„ker člen 3 [Prve direktive] zahteva, da vsaka država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da civilno odgovornost pri uporabi vozil, ki izvirajo z njenega ozemlja, krije zavarovanje; ker je treba obseg kritja odgovornosti in pogoje zavarovalnega kritja določiti na podlagi teh ukrepov;

ker je [Druga direktiva] bistveno zmanjšala razlike med ravnijo in vsebino obveznega zavarovanja civilne odgovornosti v državah članicah; ker pa med takšnimi zavarovalnimi kritji še vedno obstajajo precejšnje razlike;

ker je treba oškodovancem iz prometnih nesreč zagotoviti primerljivo obravnavanje ne glede na to, kje v Skupnosti se nesreča zgodi;

ker pravne praznine obstajajo zlasti pri kritju obveznega zavarovanja potnikov motornih vozil v nekaterih državah članicah; ker je treba zato, da bi zaščitili to posebej izpostavljeno skupino potencialnih oškodovancev, takšne praznine zapolniti."

8 Člen 1 Tretje direktive določa:

„Brez vpliva na drugi pododstavek člena 2(1) [Druge direktive] zavarovanje iz člena 3(1) [Prve direktive] krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila.

Za namene te direktive je pomen izraza ‚vozilo' tak, kakor je opredeljen v členu 1 [Prve direktive]."

9 V skladu s členom 6(2) Tretje direktive se mora Irska do 31. decembra 1998 uskladiti s členom 1 te direktive glede sopotnikov na motociklih in do 31. decembra 1995 s tem členom 1 glede drugih vozil.

Nacionalna ureditev

10 Iz predložitvene odločbe izhaja, da upoštevni predpisi zajemajo predvsem člene 5, 56 in 65(1)(a) zakona o cestnem prometu iz leta 1961 (Road Traffic Act 1961), v različici, ki je veljala v času dejanskega stanja v postopku v glavni stvari (v nadaljevanju: zakon iz leta 1961), in člen 6 uredbe ministra iz leta 1962 o obveznem zavarovanju v cestnem prometu (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962, kot je bila spremenjena.

11 Predložitveno sodišče natančneje pojasnjuje, da iz tega predpisa izhaja, da mora oseba, ki potuje z vozilom, skleniti veljavno zavarovalno polico, da bi se krila katera koli odgovornost za telesne poškodbe, povzročene osebam, ki potujejo v vozilu, ki niso izvzete osebe. Izvzete osebe so tiste, ki zahtevajo povrnitev utrpljene škode, ko so bile v vozilu druge vrste, kot so tiste, določene z uredbo ministra. Glede teh vozil, ki jih določi pristojni minister, obstaja obveznost sklenitve obveznega zavarovanja civilne odgovornosti za škode, ki so bile povzročene osebam, ki so potovale v teh vozilih. Vendar pa ta minister ni pristojen razširiti te obveznosti zavarovanja na škode,

nastale osebam, ki potujejo v delu vozila, v katerem sedeži za potnike niso zasnovani in izdelani.

Dejansko stanje in vprašanji za predhodno odločanje

12 E. Farrell je bila 26. januarja 1996 žrtev avtomobilske nesreče. Potovala je v manjšem tovornjaku, ki ni bil zasnovan in izdelan za prevoz potnikov v zadnjem delu vozila. A. Whitty, lastnik in voznik tega manjšega tovornjaka, je izgubil nadzor nad svojim vozilom in se tako zaletel v zid. V trenutku nesreče je E. Farrell sedela na tleh manjšega tovornjaka, ker vozilo ni bilo opremljeno z zadnjimi sedeži.

13 Ker se je izkazalo, da A. Whitty ni bil zavarovan, je E. Farrell poskušala dobiti odškodnino od MIBI, v skladu s sporazumom, sklenjenim med tem organom in Minister for the Environment v letu 1988 (v nadaljevanju: sporazum). S tem sporazumom se je MIBI zavezal k povračilu škode žrtvam avtomobilskih nesreč, v katere so vpleteni vozniki, ki nimajo sklenjenega obveznega zavarovanja, ki se zahteva z zakonom iz leta 1961.

14 Vendar pa je MIBI zavrnil plačilo odškodnine E. Farrell z obrazložitvijo, da je ta potovala v delu vozila, ki ni bilo zasnovano in opremljeno s sedeži za prevoz potnikov. Menil je, da odgovornost za telesne poškodbe, ki jih je vlagateljica utrpela, torej ni

odgovornost, za katero je na podlagi Zakona iz leta 1961 zavarovanje obvezno. Zato se sporazum ne uporablja in MIBI ni zavezan niti k plačilu odškodnine vlagateljici niti k ravnanju v skladu z izrečeno sodbo zoper A. Whittyja.

15 E. Farrell je septembra 1997 sprožila postopek zoper tožene stranke v glavni stvari. V juliju 2001 je bila izdana odločba, s katero je bil obsojen A. Whitty. Ocena utrpele škode je bila odložena do odločitve o temelju. Medtem ko je E. Farrell poskušala pridobiti ugotovitveno sodbo, da so se z nacionalnimi izvedbenimi ukrepi, ki so veljali v času nesreče, nepravilno izvajale upoštevne določbe Prve in Tretje direktive, še posebej člen 1 zadnje, sta MIBI in Irska zanikala, da ti ukrepi niso pravilno prenesli tega člena, saj država članica navaja, da Tretja direktiva omogoča, da se zavarovalna obveznost civilne odgovornosti ne razširi na osebe, ki so v delu vozila na mehanski pogon, ki ni bil zasnovan in opremljen s sedeži za prevoz potnikov.

16 V teh okoliščinah je High Court prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je od 31. decembra 1995 – datuma, do katerega je bila Irska zavezana prenesti določbe Tretje direktive v zvezi s potniki v drugih vozilih, kot so motocikli – člen 1 Tretje direktive zavezoval Irsko, da zagotovi obvezno zavarovanje v zvezi

s civilno odgovornostjo za poškodbe posameznikom, ki potujejo v delu motornega vozila, ki ni bil zasnovan in izdelan s sedeži za potnike?

2. Če je odgovor na vprašanje 1 pritrdilen, ali člen 1 Tretje direktive podeljuje posameznikom pravice, na katere se lahko sklicujejo neposredno pred nacionalnimi sodišči?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

17 S prvim vprašanjem poskuša predložitveno sodišče v bistvu izvedeti, ali je treba člen 1 Tretje direktive razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, na podlagi katere obvezno zavarovanje civilne odgovornosti ne krije odgovornosti za telesne poškodbe posameznikom, ki potujejo v delu motornega vozila, ki ni bil zasnovan in izdelan s sedeži za potnike.

18 E. Farrell in Komisija Evropskih skupnosti menita, da se s členom 1 Tretje direktive zahteva, naj v vseh državah članicah obvezno zavarovanje krije škodo, povzročeno osebam, ki potujejo v delu vozila, ki ni bil zasnovan za prevoz potnikov oziroma ni bil v ta namen opremljen s sedeži.

19 Irska, ki jo podpira MIBI, je nasprotnega mnenja. Ta država članica navaja, prvič, da ker pojem „potnik“ ni opredeljen v Tretji direktivi, morajo države članice opredeliti, katere osebe, ki potujejo v vozilih, se obravnava kot potnike za namen te direktive, in, drugič, da ta ne zavezuje držav članic, da zagotovijo sklenitev obveznega zavarovanja za telesne poškodbe posameznikom, ki potujejo v katerem koli delu vozila, ki ni zasnovan s sedeži.

20 Ta država dodaja, da je njen omejevalni pristop upravičen zaradi skrbi o koherentnosti zakonodaje o cestni varnosti, ker naj bi vključitev takšnih oseb v področje zagotovitve obveznega zavarovanja pomenila le to, da se zahteva zavarovanje odgovornosti za zavestno nevarno ravnanje. Poleg tega ta država meni, da je ta pristop v skladu s skupno izjavo Sveta in Komisije iz zapisnika Sveta, ko je sprejel skupno stališče o predlogu Tretje direktive. V skladu z zapisnikom naj bi Svet in Komisija izjavila, da naj člen 1 Tretje direktive ne bi vplival na določbe zakonodaj držav članic o odškodnini potnikom, ki so odgovorni za nesrečo, potnikom, katerih število je bilo višje od dovoljenega, ali potnikom, ki so se vozili v vozilu, ki ni bilo zasnovano za prevoz oseb razen voznika.

21 Trditev Irske ni mogoče sprejeti.

22 Treba je ugotoviti, da obvezno zavarovanje v skladu s členom 1 Tretje direktive krije odgovornost za utrpele telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi motornega vozila.

23 Ker ta člen neizpodbitno razširja kritje zavarovanje na vse potnike, se lahko trditev Irske sprejme samo v delu, kadar se oseb, ki potujejo vozilu, ki ni zasnovano za njihov prevoz, ne da opredeliti kot „potnike".

24 Nasprotovalo bi ciljem Skupnostne ureditve, da se iz pojma „potnik", in tako iz kritja zavarovanja, izključi oškodovance, ki so sedeli v vozilu, ki ni bilo niti namenjeno njihovemu prevozu niti za ta namen opremljeno. V skladu s četrto in peto uvodno izjavo Tretje direktive je cilj te zakonodaje zlasti, da se zapolnijo pravne praznine pri kritju obveznega zavarovanja potnikov motornih vozil v nekaterih državah članicah in da se zaščiti to posebej izpostavljeno skupino potencialnih oškodovancev in da se oškodovancem iz prometnih nesreč zagotovi primerljivo obravnavanje ne glede na to, kje v Skupnosti se nesreča zgodi.

25 Poleg tega sodna praksa Sodišča potrjuje to razlago. Sodišče je že ugotovilo, da Prva in Druga direktiva pred 31. decembrom 1995, torej preden je Irski potekel rok, ki je bil v Tretji direktivi določen za prenos, nista zahtevali, naj obvezno zavarovanje krije utrpele telesne poškodbe potnikov, ki so potovali v delu vozila, ki ni bil urejen za prevoz sedečih potnikov. Vendar pa je Sodišče poudarilo, da se je od tega datuma s členom 1

Tretje direktive obvezno kritje, določeno v členu 3(1) Prve direktive, kot je podrobneje določen in dopolnjen z Drugo direktivo, razširilo tudi na telesne poškodbe drugih potnikov, kot je voznik (glej sklep z dne 14. oktobra 2002 v zadevi Withers, C-158/01, Recueil, str. I-8301, točki 20 in 21).

26 Poleg tega kot izhaja iz te sodne prakse, je Sodišče, kadar je presojalo o utrpelih telesnih poškodbah oseb, ki so potovale v delu vozila, ki ni bil urejen za prevoz sedečih potnikov, menilo, da so te osebe „potniki“, neodvisno od dela vozila, v katerem so potovali (glej v tem smislu zgoraj navedeni sklep Withers, točka 21).

27 Dalje, Skupnostna ureditev izrecno določa izjeme od obveznosti zaščite žrtev nesreč. Te izjeme so navedene v členu 1(4), tretji pododstavek, in členu 2(1) Druge direktive.

28 Vendar pa zakonodajalec Skupnosti ni predvidel odstopanja glede na različne skupine oseb, ki bi lahko bile oškodovanci nesreč z vozili, namreč tisti, ki so bili v delu vozila, ki ni bil niti zasnovan za njihov prevoz niti v ta namen opremljen. V teh okoliščinah se teh oseb ne sme izključiti iz pojma „potnik“ in torej iz kritja zavarovanja, ki ga zagotavlja Skupnostna ureditev.

29 Ker, prvič, pravo Skupnosti opredeljuje in omejuje možnost odstopanja zaščite žrtev nesreč in, drugič, ker se na ravni Skupnosti za uresničitev zgoraj omenjenih ciljev zahteva enoten pristop pri kritju zavarovanja potnikov, države članice ne smejo uvesti dodatne omejitve v obvezno zavarovanje za potnike.

30 Posledično se z nacionalno zakonodajo ne sme omejiti pojem „potnik“ in tako odreči kritje zavarovanja osebam, ki imajo v skladu s Prvo, Drugo in Tretjo direktivo pravico do povračila škode, ki so jo povzročila motorna vozila.

31 Treba je dodati, da omejevalnega pristopa nacionalnega zakonodajalca ravno tako ne more upravičiti skupna izjava Sveta in Komisije, navedeno v točki 20 te sodbe. Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da se izjave iz zapisnika Sveta, če ni povzeta v besedilu določbe sekundarne zakonodaje, ne sme navajati za razlago člena (sodbe z dne 26. februarja 1991 v zadevi Antonissen, C-292/89, Recueil, str. I-745, točka 18; z dne 8. junija 2000 v zadevi Epson Europe, C-375/98, Recueil, str. I-4243, točka 26, in z dne 10. januarja 2006 v zadevi Skov in Bilka, C-402/03, ZOdl., str. I-199, točka 42).

32 Prav tako je treba spomniti, da je obveznost kritja zavarovanja potnikom ločena od obsega njihove odškodnine, če postanejo oškodovanci nesreč, povzročenih z vozili. Medtem ko je prva zagotovljena in opredeljena s Skupnostno ureditvijo, drugo predvsem ureja nacionalno pravo.

33 V tem pogledu je Sodišče že presodilo, da namen Prve, Druge in Tretje direktive ni uskladitev ureditev civilne odgovornosti držav članic in da v trenutnem stanju prava Skupnosti te ostanejo proste pri določitvi ureditve civilne odgovornosti, ki velja za nesreče, ki so nastale zaradi vožnje vozil. Vendar pa so države članice zavezane zagotoviti, da zavarovanje, ki je skladno z določbami treh zgoraj omenjenih direktiv, krije civilno odgovornost, ki velja po nacionalnem pravu (sodbi z dne 14. septembra 2000 v zadevi Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, str. I-6711, točki 23 in 29, in z dne 30. junija 2005 v zadevi Candolin in drugi, C-537/03, ZOdl., str. I-5745, točka 24).

34 Poleg tega iz te sodne prakse izhaja, da morajo države članice na tem področju izvajati svoje pristojnosti ob spoštovanju prava Skupnosti in zlasti člena 1 Tretje direktive ter da nacionalne določbe, ki urejajo odškodnino za nesreče, ki so nastale zaradi vožnje vozil, temu členu ne morejo odtegniti polnega učinka (glej v tem smislu sodbo z dne 28. marca 1996 v zadevi Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, str. I-1829, točka 19, in zgoraj navedeno sodbo Candolin in drugi, točki 27 in 28).

35 Zato nacionalna ureditev, določena s splošnimi in abstraktnimi merili, ne more zavrniti ali omejiti odškodnine v nesorazmernem obsegu potniku samo na podlagi njegovega prispevka k nastanku škode. Namreč samo v izjemnih okoliščinah se lahko na podlagi individualne presoje in ob spoštovanju prava Skupnosti zmanjša obseg take odškodnine (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Candolin in drugi, točke 29, 30 in 35).

36 Glede na ta stališča je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 1 Tretje direktive razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, na podlagi katere obvezno zavarovanje civilne odgovornosti ne krije odgovornosti za telesne poškodbe

posameznikom, ki potujejo v delu motornega vozila, ki ni bil zasnovan in izdelan s sedeži za potnike.

Drugo vprašanje

37 Kar zadeva drugo vprašanje o možnosti, da se posamezniki neposredno sklicujejo na člen 1 Tretje direktive pred nacionalnimi sodišči, je treba spomniti, da ima na podlagi ustaljene sodne prakse določba direktive neposredni učinek, če je vsebinsko nepogojna in dovolj natančna (sodbe z dne 19. januarja 1982 v zadevi Becker, 8/81, Recueil, str. 53; z dne 4. decembra 1997 v združenih zadevah Kampelmann in drugi, od C-253/96 do C-258/96, Recueil, str. I-6907, točka 37, in z dne 9. septembra 2004 v zadevi Meiland Azewijn, C-292/02, ZOdl., str. I-7905, točka 57).

38 V obravnavani zadevi je treba ugotoviti, kot poudarja Komisija, da so ta merila s členom 1 Tretje direktive izpolnjena. Ta člen namreč dopušča označitev obveznosti tako države članice kot upravičencev in vsebina teh določb je nepogojna in natančna. Zato se lahko sklicuje na člen 1 Tretje direktive, da bi se zavrnila uporaba določb nacionalnega prava, ki izključujejo upravičenost do zagotovitve obveznega zavarovanja osebe, ki potujejo v katerem koli delu vozila, v katerem sedeži za potnike niso niti zasnovani niti izdelani.

39 Ostaja vprašanje, ali se lahko na to določbo sklicuje zoper organ kot je MIBI.

40 V tem pogledu je treba jasno določiti, da se zoper posameznike ni mogoče sklicevati na direktivo, medtem ko se zoper državo lahko, ne glede na status, v katerem deluje, torej kot delodajalec ali javni organ. Med subjekti, zoper katere bi se bilo mogoče sklicevati na določbe direktive, ki bi lahko imele neposredni učinek, je organ, ki je bil, ne glede na pravno obliko, odgovoren, da na podlagi akta javnega organa pod njegovim nadzorom zagotovi storitev javnega pomena, in ki s tem namenom razpolaga s čezmernimi pristojnostmi v primerjavi z običajnimi pravili, ki se uporabljajo pri razmerjih med posamezniki (sodbe z dne 12. julija 1990 v zadevi Foster in drugi, C-188/89, Recueil, str. I-3313, točka 20; z dne 14. septembra 2000 v zadevi Collino in Chiappero, C-343/98, Recueil, str. I-6659, točka 23, in z dne 5. februarja 2004 v zadevi Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Recueil, str. I-1477, točka 24).

41 Ker predložitveno sodišče ni posredovalo dovolj podatkov glede MIBI, da bi se lahko odločilo, ali se ta lahko enači s takšnim subjektom, mora nacionalno sodišče ob upoštevanju zgornjih stališč o statusu MIBI in njegovih razmerjih z Irsko presoditi, ali se zoper MIBI lahko sklicuje na direktivo.

42 Če nacionalno sodišče odloči, da se zoper MIBI ni mogoče sklicevati na direktivo, je to pri uporabi notranjega prava in zlasti določb predpisov, ki so bili sprejeti posebej za

izvajanje zahtev direktive, zavezano, da razlaga nacionalno pravo kolikor je mogoče ob upoštevanju besedila in cilja zadevne direktive, da bi se dosegel rezultat, ki ga ta zasleduje (sodbi z dne 23. oktobra 2003 v zadevi Adidas-Salomon in Adidas Benelux, C-408/01, Recueil, str. I-12537, točka 21, in z dne 5. oktobra 2004 v združenih zadevah Pfeiffer in drugi, od C-397/01 do C-403/01, ZOdl., str. I-8835, točka 113).

43 Kakor koli, odgovornost države članice za povračilo škode, povzročene zaradi nepravilnega prenosa direktive v smislu sodbe Francovich in drugi z dne 19. novembra 1991 (združeni zadevi C-6/90 in C-9/90, Recueil, str. I-5357), bi lahko nastala.

44 Na drugo vprašanje je treba torej odgovoriti, da člen 1 Tretje direktive izpolnjuje vse zahtevane pogoje za neposredni učinek in zato podeljuje pravice, na katere se lahko posamezniki sklicujejo neposredno pred nacionalnimi sodišči. Vendar mora nacionalno sodišče preveriti, ali se zoper organ, kot je MIBI, lahko sklicuje na to določbo.

Stroški

45 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

1. **Člen 1 Tretje direktive Sveta 90/232/EGS z dne 14. maja 1990 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil je treba razlagati tako, da nasprotuje nacionalni ureditvi, na podlagi katere obvezno zavarovanje civilne odgovornosti ne krije odgovornosti za telesne poškodbe posameznikom, ki potujejo v delu motornega vozila, ki ni bil zasnovan in izdelan s sedeži za potnike.**

2. **Člen 1 Tretje direktive 90/232/EGS izpolnjuje vse zahtevane pogoje za neposredni učinek in zato podeljuje pravice, na katere se lahko posamezniki sklicujejo neposredno pred nacionalnimi sodišči. Vendar mora nacionalno sodišče preveriti, ali se zoper organ, kot je Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), lahko sklicuje na to določbo.**

Podpisi