SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE CHRISTINE STIX-HACKL, predstavljeni 5. oktobra 2006 [1]

I – Uvod

1. Sodišče mora v tem postopku za predhodno odločanje odgovoriti na vprašanje, ali se na področju obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil oseba šteje kot „potnik“ v smislu člena 1 Direktive Sveta 90/232/EGS [2], če je žrtev prometne nesreče, ko je vstopila v vozilo, ki ni bilo namenjeno za prevoz potnikov niti opremljeno s sedeži v ta namen. Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem poleg tega sprašuje Sodišče o možnosti, da posamezniki pred nacionalnimi sodišči uveljavljajo pravice, ki so jim podeljene s členom 1 Direktive 90/232.

II – Pravni okvir

A – *Pravo Skupnosti*

2. V skladu s členom 1 Direktive Sveta 72/166/EGS [3] vozilo pomeni „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“.

3. V členu 3(1) Prve direktive je določeno:

„Vsaka država […] sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem

1 – Jezik izvirnika: francoščina.

2 – Tretja direktiva 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).

3 – Direktiva z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL L 103, str. 1, v nadaljevanju: Prva direktiva).

ozemlju, krita z zavarovanjem. Na podlagi teh ukrepov se določi kritje obveznosti in pogoji kritja."

4. V členu 2(1) Druge direktive Sveta 84/5/EGS [4] je določeno:

„Vsaka država članica sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev, da se vsi zakonski predpisi in pogodbene določbe, ki jih vsebuje zavarovalna polica, izdana v skladu s členom 3(1) Direktive 72/166/EGS, 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) Direktive 72/166/EGS 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.

4 – Direktiva 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 L 8, str. 17, v nadaljevanju: Druga direktiva).

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.“

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;

5. Druga, tretja, četrta in peta uvodna izjava Tretje direktive določajo:

„[K]er člen 3 Direktive 72/166/EGS 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;

[…]“

6. V členu 1 Tretje direktive je določeno:

ker je Direktiva 84/5/EGS […] 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;

„Brez vpliva na drugi pododstavek člena 2(1) Direktive 84/5/EGS zavarovanje iz člena 3(1) Direktive 72/166/EGS 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 Direktive 72/166/EGS."

B – *Nacionalno pravo*

7. Oddelek 56 v Road Traffic Act 1961 (zakon o cestnem prometu, v nadaljevanju: Act 1961) določa obveznost sklenitve zavarovanja za uporabo vozila:

„1. Oseba (v nadaljevanju: uporabnik) ne sme voziti vozila na mehanski pogon na javnem mestu, razen če zavarovatelj vozila ali izvzeta oseba odgovarja za škodo, nastalo zaradi malomarne uporabe vozila, ali če obstaja:

(a) veljavna zavarovalna polica, s katero je uporabnik ali katera koli oseba, ki bi lahko bila odgovorna za škodo, ki jo je zaradi malomarne uporabe vozila povzročil uporabnik, zavarovan za vse zneske brez omejitve […], ki bi jih bil lahko uporabnik ali njegov osebni zastopnik zavezan plačati vsaki osebi (razen izvzetim osebam) iz naslova odškodnine ali stroškov za telesne poškodbe ali materialno škodo, ki so nastale, ker je uporabnik malomarno uporabljal vozilo […]"

8. Oddelek 65(1)(a) Act 1961, kot je bil vključen v Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992 (v nadaljevanju: regulation 1992), opredeljuje izvzeto osebo tako:

„(a) Vsaka oseba, ki zahteva odškodnino za telesne poškodbe, ki jih je utrpela, medtem ko je bila v vozilu na mehanski pogon ali na njem […], na katero se nanaša upoštevni dokument, razen vozila ali vozil na mehanski pogon, ki sestavljajo kombinacijo vozil razreda, ki ga za namene tega odstavka opredeljujejo predpisi, ki jih je sprejel minister, če navedeni predpisi ne določajo obveznega zavarovanja civilne odgovornosti za potnike za:

(i) vsak del vozila na mehanski pogon, razen velikega javnega prevoznega

sredstva, razen če je bil ta del vozila oblikovan […] in izdelan s sedeži za potnike;

[…]“

9. Na podlagi pooblastil, ki jih ministru podeljujeta Oddelek 5 in Oddelek 65(1)(a) Act1961, je minister sprejel regulation 1992, ki v členu 4 določa vključitev novega člena 6 v Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (v nadaljevanju: regulations 1962), v katerem je določeno:

„1. Naslednja vozila so opredeljena za namene uporabe odstavka (a) pododdelka (1) oddelka 65 Act 1961:

(a) vozila, razen motornih koles, oblikovana in izdelana s sedeži za potnike;

(b) motorna kolesa, oblikovana in izdelana s sedeži za potnike.

2. Pododstavek (a) odstavka (1) tega člena bo začel veljati 31. decembra 1995.

3. Pododstavek (b) odstavka (1) tega člena bo začel veljati 31. decembra 1998.“

10. Predložitveno sodišče navaja, da povezano branje določb oddelka 56 in oddelka 65(1)(a) Act 1961 obsega, da mora oseba, ki uporablja vozilo, skleniti veljavno zavarovalno policO za kritje svoje odgovornosti za telesne poškodbe, ki jih utrpijo osebe, ki potujejo v tem vozilu, razen izvzetih oseb. Izvzete osebe so tiste, ki zahtevajo odškodnino za poškodbo, ki so jo utrpele, ko so bile v vozilu druge vrste, kot so tiste, ki jih je določil minister v regulations. Zato obstaja za vozila, ki jih je minister določil v regulations, obveznost sklenitve obveznega zavarovanja civilne odgovornosti za škodo, povzročeno osebam, ki potujejo 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.

III – Dejansko stanje in potek postopka v glavni stvari, vprašanji za predhodno odločanje

11. Elaine Farrell je 26. januarja 1996 doživela prometno nesrečo, ko je bila potnica v vozilu. Lastnik in voznik vozila Alan Whitty je izgubil nadzor nad vozilom, ki je trčilo v zid. Šlo je za dostavno vozilo, ki ni bilo oblikovano niti izdelano za prevoz potnikov v zadnjem delu, tako da vozilo ni bilo opremljeno s sedeži v zadnjem delu. Ko se je zgodila nesreča, je E. Farrell sedela na tleh v zadnjem delu vozila, torej v delu vozila, ki ni bil opremljen s sedeži.

12. Po nesreči se je izkazalo, da A. Whitty ni bil zavarovan. Zato je E. Farrell poskušala dobiti odškodnino od MIBI v skladu s sporazumom, sklenjenim leta 1988 z ministrom za okolje (v nadaljevanju: sporazum). MIBI se je s tem sporazumom zavezal, da bo izplačal odškodnino žrtvam prometnih nesreč, v katerih so udeleženi vozniki, ki niso spoštovali obveznosti sklenitve obveznega zavarovanja, ki jim jo nalaga Act 1961.

13. MIBI je vseeno zavrnil izplačilo odškodnine E. Farrell, ker je ta potovala v delu vozila, ki ni bil oblikovan niti izdelan za prevoz potnikov. Ocenil je, da odgovornost za telesne poškodbe, ki jih je utrpela tožeča stranka, torej ni odgovornost, za katero bi bilo zavarovanje obvezno na podlagi Act 1961, zato se sporazum ne uporablja in MIBI ni dolžan plačati odškodnine E. Farrell niti izvršiti odločbe, ki bi jo E. Farrell lahko dosegla zoper A. Whittyja.

14. Septembra 1997 je E. Farrell sprožila postopek zoper vse tožene stranke v sporu o glavni stvari. Julija 2001 je dosegla obsodbo A. Whittyja. Ocenitev škode je bila preložena do odločbe o temelju.

15. Tožeča stranka je v utemeljitvi poskušala doseči ugotovitveno sodbo, da nacionalna

zakonodaja, ki je veljala v času nesreče, ni pravilno prenašala vseh ustreznih določb Prve direktive, kot je bila spremenjena s Tretjo direktivo in predvsem členom 1 Tretje direktive. Pred nacionalnim sodiščem so organi, udeleženi v postopku, in MIBI zavrnili misel, da nacionalni ukrepi, ki so veljali v času nesreče, niso pravilno prenašali določb člena 1 Tretje direktive. Zadevni organi so tako trdili, da izvajajo upoštevne določbe direktive na primeren in dovoljen način, ker določbe nacionalnega prava ne določajo obveznega zavarovanja za kritje civilne odgovornosti do potnikov v vseh delih vozila na mehanski pogon, razen velikega javnega prevoznega sredstva, razen če zadevni del ni oblikovan in izdelan s sedeži za potnike; upoštevne določbe prava Skupnosti naj bi namreč omogočale, da se obveznost zavarovanja civilne odgovornosti ne razširi na potnike v navedenem delu vozila.

16. V teh okoliščinah je High Court of Ireland prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje postavilo ti vprašanji:

„1. Ali je 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 od 31. decembra 1995 – datuma, do katerega je bila Irska zavezana prenesti določbe navedene tretje direktive v zvezi s potniki v drugih vozilih, kot so motocikli – zavezoval Irsko, da zagotovi obvezno zavarovanje civilne odgovornosti za poškodbe, povzročene posameznikom, ki potujejo v delu motornega vozila, ki ni zasnovan niti izdelan s sedeži za potnike?

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

IV – Analiza

A – *Uvodne opombe*

17. Ta zadeva se nanaša na okvir Skupnosti na področju obveznega zavarovanja civilne

odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Ta okvir izhaja iz vrste direktiv, katerih namen je olajšati promet motornih vozil med državami članicami.

18. Tako je Prva direktiva za motorna vozila določila obveznost sklenitve zavarovanja civilne odgovornosti v zvezi z njihovo uporabo zaradi kritja telesnih poškodb. Zavarovalno kritje bi moralo zajemati škodo, povzročeno na ozemlju drugih držav članic v skladu z zakonodajo, ki velja v teh državah.

19. Druga direktiva zmanjšuje razlike med državami članicami glede ravni in vsebine obveznega zavarovanja civilne odgovornosti, s tem ko določa predvsem najnižje zneske jamstva. Poleg tega mora obvezno zavarovanje kriti telesne poškodbe in materialno škodo. Druga direktiva tudi določa, da za oškodovance ne veljajo pogodbene določbe, v skladu s katerimi jamstvo ni zagotovljeno, če vozilo uporabljajo ali vozijo nepooblaščene osebe, osebe brez vozniškega dovoljenja ali osebe, ki kršijo zakonske tehnične zahteve v zvezi s stanjem in z varnostjo zadevnega vozila. [5] Nazadnje Druga direktiva nalaga ustanovitev jamstvenega sklada za izplačevanje odškodnine za materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih povzroči neznano ali nezavarovano vozilo. [6]

20. Namen Tretje direktive je tudi zmanjšati razlike med državami članicami, predvsem z zapolnitvijo pravnih praznin v kritju obveznega zavarovanja potnikov. [7] Tretja direktiva vsebuje tudi določbe o ozemeljskem obsegu jamstva in dostopu do jamstvenega sklada.

21. Četrta direktiva [8], ki se ne uporablja za dejstva v zadevi v glavni stvari, se nanaša predvsem na obravnavo odškodninskih zahtevkov iz prometnih nesreč, ki se pripetijo zunaj matične države oškodovanca. Da bi oškodovanec lažje vložil odškodninski zahtevek, mu direktiva omogoča, da uveljavlja zahtevek v državi stalnega prebivališča pri predstavniku, zadolženem za obravnavo odškodninskih

5 – Člen 2(1) Druge direktive.

6 – Člen 1(4) Druge direktive.

7 – Glej predvsem peto uvodno izjavo Tretje direktive: „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 – Direktiva 2000/26/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. maja 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, ki spreminja Direktivi Sveta 73/239/EGS in 88/357/EGS (UL L 181, str. 65, v nadaljevanju: Četrta direktiva).

zahtevkov, ki ga je v tej državi imenovala zavarovalnica osebe, odgovorne za škodo.

22. Nazadnje Direktiva 2005/14/ES [9] posodablja in izboljšuje sistem avtomobilskega zavarovanja v Skupnosti, predvsem s tem ko širi pravico do neposrednega uveljavljanja zahtevka, določeno s Četrto direktivo, na vse oškodovance.

23. Treba je ugotoviti, da je okvir Skupnosti že od vsega začetka del starejšega okvira, in sicer sistema zelene karte, ki je bil vzpostavljen 1. januarja 1953 pod okriljem Gospodarske komisije OZN za Evropo in ga upravlja Svet birojev, organ, ki je bil ustanovljen leta 1949 v Londonu. Cilj tega sistema je zagotavljati, da tretje osebe, ki so žrtve prometnih nesreč, ne trpijo, ker je materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih utrpijo, povzročila napaka tujega voznika in ne napaka voznika, ki prebiva v njihovi državi, ter preprečevati, da bi morali vozniki motornih vozil skleniti zavarovalno kritje na vsaki od meja držav, v katere potujejo.

24. Sistem zelene karte temelji na dveh nacionalnih birojih [10], ki sta odgovorna za obravnavanje in poravnavo odškodninskih zahtevkov zaradi nesreč, ki so jih povzročili tuji vozniki, ter zagotavljata potrdila o avtomobilskem zavarovanju („zelene karte“), ki jih zavarovalnice članice izdajajo svojim zavarovancem.

25. Skratka, treba je upoštevati, da je pravo Skupnosti predvidelo vzpostavitev obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil. Oškodovanci so upravičeni do neposrednega uveljavljanja odškodninskega zahtevka pri zavarovatelju civilne odgovornosti, če pa tega ni, pri krajevno pristojnem avtomobilskem škodnem skladu. Nasprotno pa pravo Skupnosti ni približalo predpisov o civilni odgovornosti

9 – Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/14/ES z dne 11. maja 2005 o spremembi direktiv Sveta 72/166/EGS, 84/5/EGS, 88/357/EGS in 90/232/EGS ter Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/26/ES o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (UL L 149, str 14).

10 – Glej opredelitev v členu 1 Prve direktive: „Strokovn[a] organizacij[a], ki je ustanovljena v skladu s Priporočilom št. 5, ki ga je 25. januarja 1949 sprejel Pododbor za cestni promet Odbora za notranji promet Ekonomske komisije OZN za Evropo, in združuje zavarovalnice, [ki so] v državi pooblaščene za opravljanje poslov zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil.“

pri prometnih nesrečah. V teh okoliščinah se postavlja vprašanje, ali in koliko se lahko zavarovatelj odgovornosti ali jamstveni sklad zoper oškodovanca sklicuje ne samo na odsotnost odgovornosti zavarovanca, ampak tudi na ravnanje oškodovanca ali izjeme, ki izhajajo iz zavarovalne pogodbe. [11]

nista zavezovali držav članic, naj zagotovijo obvezno zavarovanje civilne odgovornosti za telesne poškodbe, povzročene osebam, ki potujejo v delu vozila, ki ni namenjen za prevoz potnikov niti opremljen s sedeži za ta namen. Poleg tega poudarja, da je člen 1 Tretje direktive spremenil obveznosti držav članic na področju obveznega zavarovanja, s tem ko jim je naložil, da morajo zagotavljati, da zavarovanje krije vse potnike v vozilih. Tretja direktiva naj torej na tej točki državam članicam ne bi puščala nobene diskrecijske pravice.

B – *Prvo vprašanje za predhodno odločanje*

1. Povzetek trditev strank

26. *E. Farrell* in *Komisija* v bistvu menita, da člen 1 Tretje direktive zahteva, da obvezno zavarovanje v vseh državah članicah krije škodo, povzročeno osebam, ki potujejo v delu vozila, ki ni oblikovan niti izdelan za prevoz potnikov niti opremljen s sedeži za ta namen, medtem ko sta *irska vlada* in *MIBI* prepričana o nasprotnem.

27. *E. Farrel*, ki se sklicuje na zadevo Withers [12], opozarja, da Prva in Druga direktiva

28. E. Farrell navaja, da pojem „potnik“ iz člena 1 Tretje direktive ni nikjer opredeljen. Iz sklepa, sprejetega v zadevi Withers [13], naj bi izhajalo, da so potniki posamezniki, ki potujejo v vozilih, ne glede na to, ali sedijo ali ne. E. Farrell meni, da če bi se izraz „potnik“, uporabljen v Tretji direktivi, razlagal, kot da označuje samo sedeče osebe, Sodišče ne bi smelo uporabiti pridevnika „sedeč“ v zgoraj navedenem sklepu. Poleg tega E. Farrell opozarja, da Sodišče omenja tudi potnike v delu sklepa, ki govori o delu vozila, ki ni opremljen s sedeži. Očitno je, da bi Sodišče, če bi želelo razlikovati med potniki in drugimi osebami, ki potujejo z vozilom, lahko uporabilo izraz „oseba“ ali „posameznik“ namesto izraza „potnik“.

11 – V zvezi s tem glej zgoraj navedeno pravilo iz člena 2(1) Druge direktive in v zvezi s škodnim skladom tudi člen 1(4), tretji pododstavek, Druge direktive.

12 – Sklep Sodišča (prvi senat) z dne 14. oktobra 2002 v zadevi Withers (C-158/01, Recueil, str. I-8301).

13 – Navedena v opombi 12, točka 21.

29. E. Farrell meni, da naj bi iz tega izhajalo, da se mora člen 1 Tretje direktive razlagati, kot da državam članicam nalaga, da zagotovijo obvezno zavarovanje civilne odgovornosti za škodo, povzročeno osebam v delu vozila, ki ni niti oblikovan za prevoz potnikov niti opremljen s sedeži v ta namen. Te ugotovitve ne izpodbija odlomek v zapisniku Sveta glede sprejetja skupnega stališča o Tretji direktivi, v skladu s katerim „Svet in Komisija izjavljata, da določbe člena 1 ne vplivajo na določbe zakonodaj držav članic v zvezi z odškodnino za potnike, ki so odgovorni za nesrečo, potnike, katerih število presega dovoljeno število, in potnike, ki potujejo v vozilu, ki ni oblikovano za prevoz oseb, razen voznika". E. Farrell namreč opozarja, da v skladu s sodno prakso [14], če se direktiva izrecno ne sklicuje na izjavo v zapisniku Sveta, ta zapisnik ne more prispevati k razlagi slednje.

30. *Irska vlada* meni, da je pravilno prenesla Tretjo direktivo, ker ta ni zavezovala držav članic, naj zagotovijo, da obvezno zavarovanje civilne odgovornosti krije telesne poškodbe, ki jih utrpijo osebe v delu vozila, ki ni zasnovan za prevoz potnikov niti opremljen s sedeži v ta namen.

31. Ker pojem „potnik" ni opredeljen v Tretji direktivi, irska vlada meni, da morajo države članice opredeliti, katere osebe, ki potujejo v vozilih, so „potniki" za namene Tretje direktive. Po mnenju irske vlade pojem „potnik" nujno predpostavlja vozilo, opremljeno s sedeži, in sedež za potnika. Ta pristop naj bi bil v skladu z namenom, ki ga je imel Svet ob sprejetju zadevne direktive. Irska vlada poleg tega trdi, da naj bi Komisija navedla, da Tretja direktiva ne preprečuje državam članicam, da določijo izjeme od kritja, kakršne vsebujejo regulations 1992. [15]

32. Irska vlada meni, da je treba razlikovati med pojmom „potnik" v smislu člena 1 Tretje direktive in pojmom „potnik", kadar se ta

14 – Sodbi z dne 30. januarja 1985 v zadevi Komisija proti Irski (143/83, Recueil, str. 427, točki 12 in 13) in z dne 26. februarja 1991 v zadevi Antonissen (C-292/89, Recueil 1991, str. I-745, točki 17 in 18).

15 – V zvezi s tem se irska vlada sklicuje na dopis z dne 4. maja 1990, ki ga je poslal direktor generalnega direktorata za finančne institucije in pravo družb Evropske komisije in v katerem je med drugim navedeno, da naj bi bilo povsem jasno, da naj bi države članice ob odsotnosti opredelitve pojma „potnik" v direktivi očitno imele določeno svobodo pri določanju primerov, ko se oseba, ki potuje na vozilu ali v njem nevarno ali tako, kot tega proizvajalec avtomobilov ni predvidel, ne šteje več za „potnika".

izraz uporablja na splošno za označevanje vsake osebe, ki je v vozilu ali na njem, razen voznika. Ker imajo države članice diskrecijsko pravico, kot naj bi se pokazalo v zadevi Mendes Ferreira [16], bi morale te države, ker Tretja direktiva ne obsega opredelitve pojma „potnik“, določiti primere, v katerih se oseba, ki potuje v vozilu ali na njem, nevarno ali tako, kot tega proizvajalec avtomobilov ni predvidel, ne obravnava več kot potnik v smislu člena 1 te direktive.

33. Poleg tega irska vlada trdi, da naj bi njen pristop v celoti izpolnjeval varnostne zahteve. Po njenem mnenju je eden od namenov vozila varen prevoz oseb razen voznika. V zvezi s tem se ta vlada sklicuje na stalno prizadevanje za izboljšanje varnosti vozil ter na zahteve notranjega prava in prava Skupnosti v zvezi z vgradnjo in uporabo varnostnih pasov v vozilih. [17] Odločitev Irske, da ne bo zahtevala obveznega zavarovanja za potnike, ki potujejo v delih vozila, ki niso bili oblikovani za prevoz potnikov (na primer na lopatici bagra), je torej popolnoma v skladu z nacionalno politiko na področju prometne varnosti.

34. Torej ne bi bilo združljivo s tem pristopom, če bi dovolili, da potniki potujejo v delih vozila, ki niso bili zasnovani za prevoz potnikov in niso opremljeni z ustreznimi zadrževalnimi sistemi. Tudi z vidika prava Skupnosti bi bilo paradoksalno uvesti direktive v zvezi z izdelavo, opremo in uporabo vozil zaradi standardizacije varnosti ter zahtevati varnostne pasove za vse potnike in hkrati vztrajati, da osebe, ki potujejo v katerem koli delu vozila, tudi na strehi ali pod vozilom, dobijo odškodnino iz naslova zavarovanja, čeprav so se te osebe same ogrozile.

35. *Komisija* ugotavlja, da se razprava nanaša predvsem na obseg obveznosti vzpostavitve kritja obveznega zavarovanja za telesne poškodbe potnikov v skladu s členom 1 Tretje direktive. Navaja, da položaj potnikov v vozilih ni bil izrecno urejen na ravni Skupnosti pred sprejetjem te direktive. Nasprotno pa

16 – Sodba z dne 14. septembra 2000 v zadevi Mendes Ferreira in Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Recueil, str. I-6711).

17 – Irska vlada kot primer navaja Direktivo Sveta 76/115/EGS z dne 18. decembra 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o pritrdiščih varnostnih pasov motornih vozil (UL L 24, str. 6), Direktivo Sveta 77/541/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o varnostnih pasovih in sistemih za zadrževanje potnikov v motornih vozilih (UL L 220, str. 95), spremenjeno z Direktivo Komisije 90/628/EGS z dne 30. oktobra 1990 o prilagajanju Direktive Sveta 77/541/EGS tehničnemu napredku (UL L 341, str. 1), in Direktivo Sveta 91/761/EGS z dne 16. decembra 1991 o približevanju zakonodaje držav članic o obvezni uporabi varnostnih pasov v vozilih z manj kakor 3,5 tone (UL L 373, str. 26).

Komisija trdi, da je navedeni člen izrecno razširil kritje obveznega zavarovanja, ki ga nalaga člen 3(1) Prve direktive, na telesne poškodbe „vseh potnikov razen voznika“, kot dokazuje tudi točka 34 sodbe Mendes in Delgado Correia Ferreira [18]. [19]

36. Komisija meni, da naj bi bil namen člena 1 Tretje direktive vzpostavitev enotnega pristopa v zvezi s kritjem potnikov, nujna posledica tega pa bi bila opredelitev pojma „potnik“ na ravni Skupnosti. Ker ta pojem vseeno ni izrecno opredeljen v Tretji direktivi, je „potnik“ samo „potnik v javnem ali zasebnem vozilu ali na njem; vsaka oseba v takem vozilu, ki ni voznik niti pilot niti član posadke“. [20]

37. Komisija opozarja, da je cilj Tretje direktive zagotavljati visoko raven varstva potrošnikov v sektorju avtomobilskega zavarovanja in da bi široka opredelitev pojma „potnik“ omogočala lažje doseganje tega cilja, ker bi zagotavljala zaščito vsem osebam, ki potujejo v vozilu. Dodaja, da je izraz „vozilo“ zelo splošno opredeljen v členu 1(1) Prve direktive. Komisija ugotavlja, da vsebujejo predpisi posebno izključitev za osebe, ki prostovoljno in zavestno vstopijo v ukradeno vozilo. Nasprotno pa naj bi ti predpisi molčali o položaju osebe, ki uporablja vozilo tako, kot tega proizvajalec ni predvidel, čeprav se lahko očitno sklepa, da to predstavlja enake težave v zvezi z javnim redom.

38. Komisija v zvezi z izjavo, ki je bila v zapisnik Sveta zapisana ob sprejetju skupnega stališča Sveta, trdi, da takšne splošne izjave, ki ni navedena v besedilu določbe sekundarne zakonodaje, ni mogoče uporabljati za razlago te določbe. [21] Predvsem pa naj izjava, ki nasprotuje besedilu ali sistematiki direktive, ne bi mogla spremeniti skupine oseb, ki morajo biti krite z obveznim zavarovanjem. [22]

39. Komisija poleg tega meni, da izjava ni bila izrecno sestavljena zato, da bi pojasnila pojem „potnik“ kot tak, niti posledično obsega

18 – Zgoraj v opombi 16 navedena sodba.

19 – „Vseeno je treba opozoriti, da čeprav je člen 1 Tretje direktive razširil obvezno kritje, ki ga nalaga člen 3(1) Prve direktive, kot je določen in dopolnjen z Drugo direktivo, na telesne poškodbe, povzročene potnikom razen vozniku, izhaja […] iz te sodbe, da ne nalaga vrste civilne odgovornosti, ki jo mora kriti obvezno avtomobilsko zavarovanje.“

20 – Opredelitev New Shorter Oxford Dictionary, 1993, ki jo upošteva Komisija.

21 – Zgoraj v opombi 14 navedena sodba Antonissen in sodba z dne 10. januarja 2006 v zadevi Skov in Bilka (C-402/03, ZOdl, str. I-199).

22 – Glej po analogiji zgoraj navedeno sodbo Skov in Bilka, točka 43.

obveznosti zavarovanja. Navedena izjava naj bi se predvsem nanašala na nekatere položaje, v katerih bi bila odškodnina lahko omejena zaradi upoštevanj, povezanih z odgovornostjo oškodovanca.

40. Komisija v zvezi s to omejitvijo navaja zadevo Candolin [23], v kateri je moralo Sodišče obravnavati določbo finskega prava, ki je dovoljevala znižanje odškodnine za potnika glede na njegovo odgovornost, če je bil voznik vozila pijan. Poudarja, da je Sodišče v tej zadevi zavrnilo trditev, da pravo Skupnosti ne določa nobene omejitve pri presoji – z vidika nacionalnega prava o civilni odgovornosti – obsega udeležbe potnika pri nastanku škode, ki jo je utrpel, in da je mogoče obseg odškodnine omejiti le v izrednih okoliščinah na podlagi presoje posameznega primera (ne pa na podlagi splošnih in abstraktnih meril). [24] Komisija v zvezi s tem opozarja na spremembo Tretje direktive, ki je bila sprejeta po postopku v glavni stvari z Direktivo 2005/14/ES [25], ki je v člen 1 Tretje direktive [26] vnesla nov pododstavek.

41. Poleg tega Komisija meni, da položaja osebe, ki sprejme ali se odloči za potovanje v delu vozila, ki ni opremljen s sedeži za potnike, ni mogoče primerjati z zelo posebnimi in resnimi okoliščinami, ki upravičujejo izjemo od obveznosti zavarovanja. Takšno izjemo določa Tretja direktiva za potnike, ki prostovoljno in zavestno potujejo v ukradenem vozilu, in tudi Druga direktiva, ki vsebuje odstopanje od obveznosti izplačila odškodnine za osebe, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo škodo, če se dokaže, da so vedele, da vozilo ni bilo zavarovano.

42. Komisija torej meni, da je pojem „potnik“ za člen 1 Tretje direktive zelo širok pojem, s katerim je pokrita vsaka oseba, ki se prevaža v nekem vozilu.

2. Presoja

a) Besedilo in normativni okvir člena 1 Tretje direktive

23 – Sodba z dne 30. junija 2005 v zadevi Candolin, C-537/03, ZOdl, str. I-5745.

24 – Zgoraj navedena sodba Candolin, točki 29 in 30.

25 – Zgoraj v opombi 9 navedena sodba.

26 – „Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se vse zakonske določbe ali pogodbene klavzule v zavarovalni polici, ki potnika izključujejo iz takšnega kritja, ker naj bi vedel ali naj bi moral vedeti, da je bil voznik vozila v času nesreče pod vplivom alkohola ali drugih opojnih snovi, štejejo v zvezi z zahtevki takega potnika za nične.“

43. Čeprav je pojem vozila opredeljen v členu 1 Prve direktive, pojem potnika ni opredeljen. V preostalem se člen 1 Tretje direktive sklicuje na „vse potnike razen voznika“, kar pomeni, da status potnika izključuje status voznika. [27]

44. Irska vlada ne nasprotuje temu, da pojem potnika v skladu s širšim sprejemanjem zajema vse osebe ki so „v vozilu ali na njem“.

45. Postavlja se torej vprašanje, ali je treba iz kroga potnikov v širšem pomenu izključiti tiste, ki so v vozilu, čeprav vozilo ni namenjeno prevozu potnikov in/ali opremljeno za ta namen.

46. Irska vlada, ki jo pri tem podpira MIBI, je naklonjena ožjemu pojmu potnika, ki bi izključeval kritje obveznega zavarovanja oškodovancev, ki so vstopili v vozilo, ki ni bilo namenjeno prevozu potnikov niti opremljeno v ta namen. Irska vlada utemeljuje ta pristop s skrbjo o koherentnosti predpisov o cestni varnosti in trdi, da bi vključitev takih oseb na področje zagotavljanja obveznega zavarovanja pomenilo, da bi zavarovanje moralo kriti namerno nevarno ravnanje.

47. Čeprav je skrb o koherentnosti irske vlade vredna pozornosti, to ne spremeni dejstva, da tako priporočena razlaga člena 1 Tretje direktive vzpostavlja razlikovanje med oškodovanci, ki ne izhaja iz besedila Tretje direktive. Komisija upravičeno opozarja, da upoštevno pravo Skupnosti izrecno določa izjemo od obveznosti zavarovanja za potnike, ki prostovoljno in vede potujejo v ukradenem vozilu [28], in tudi odstopanje od obveznosti izplačila odškodnine za osebe, ki so prostovoljno vstopile v vozilo, ki je povzročilo škodo, če se dokaže, da so vedele, da vozilo ni bilo zavarovano [29]. Torej se ne zdi primerno uvesti implicitne omejitve zavarovalnega kritja za potnike.

27 – O težavah v zvezi z dejansko opredelitvijo voznika glej zelo poučno študijo centra za potrošniško pravo univerze v Louvainu, ki obravnava stanje v belgijskem pravu: *La notion de conducteur sous l'empire de la loi du 21 novembre 1989*, Forum de l'assurance 2006.

28 – Člen 2(1), drugi pododstavek, Druge direktive.

29 – Člen 1(4), tretji pododstavek, Druge direktive.

48. Glede neobstoja kritja za osebe, ki so se prostovoljno izpostavile nevarnosti, ki bi se je morale zavedati, je treba v skladu s stališčem, ki ga je sprejela irska vlada, navesti zadevo Candolin [30], ki obravnava določbo finskega prava, ki je dovoljevala znižanje odškodnine za potnika – ob priznanju napake, ki je pripomogla k nastanku škode –, če je bil voznik vozila pijan. Sodišče je, potem ko je poudarilo, da prve tri direktive o avtomobilskem zavarovanju niso uskladile predpisov o civilni odgovornosti na področju prometnih nesreč, menilo, da taki predpisi ne morejo vplivati na polni učinek navedenih direktiv. Priznalo je takšen vpliv, če bi bila pravica oškodovanca do odškodnine manjša na podlagi splošnih in abstraktnih meril, ne pa na podlagi presoje njegovega ravnanja v posameznem primeru. Če to sklepanje prenesemo na to zadevo, bi kljub dejstvu, da zadevne določbe nacionalnega prava ne zadevajo prava civilne odgovornosti, to lahko pomenilo, da se zavarovalno kritje za nekatere skupine oseb, ki se prevažajo, ne bi moglo zmanjšati ali izključiti na podlagi ugotovitev, ki se nanašajo na abstraktno nevarnost njihovega ravnanja.

49. Nazadnje je treba ugotoviti, da je tudi Direktiva 2005/14 sprejela omejevalni pristop do omejitev zavarovalnega kritja za potnike, čeprav se zadevna direktiva ne uporablja v postopku v glavni stvari. V členu 1 Tretje direktive, kot je bil spremenjen z Direktivo 2005/14 [31], je namreč določeno, da „[d]ržave članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se vse zakonske določbe ali pogodbene klavzule v zavarovalni polici, ki potnika izključujejo iz takšnega kritja, ker naj bi vedel ali naj bi moral vedeti, da je bil voznik vozila v času nesreče pod vplivom alkohola ali drugih opojnih snovi, štejejo v zvezi z zahtevki takega potnika za nične“. To določbo utemeljuje dejstvo, da potnik „navadno ne more pravilno oceniti stopnje voznikove opojenosti“ [32].

b) Namen člena 1 Tretje direktive

50. Treba je ugotoviti, ali namen člena 1 Tretje direktive potrjuje nasprotovanja, ki so bila predstavljena zgoraj na podlagi besedila tega člena in njegovega zakonodajnega okvira.

51. Glede kritja potnikov z obveznim avtomobilskim zavarovanjem je Tretja direktiva bistveno spremenila stanje prava Skupnosti. Sodišče je v zadevi Withers, ki se je nanašala na podobno dejansko stanje, kot je to v postopku v glavni stvari, razsodilo, da Prva in Druga direktiva „ne nasprotujeta ohranitvi

30 – Zgoraj v opombi 23 navedena sodba.

31 – Zgoraj v opombi 9 navedena sodba.

32 – Štirinajsta uvodna izjava Direktive 2005/14.

nacionalne zakonodaje, ki ne določa, da obvezno zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil krije telesne poškodbe potnikov, ki se prevažajo v delu drugega vozila, ki ni veliko javno prevozno sredstvo, razen če je bil ta del vozila oblikovan in izdelan s sedeži za potnike", saj so države članice ostale pristojne za določanje stopnje kritja potnikov. [33]

52. Ta sodna praksa se ne zdi odločilna za to zadevo, ker je cilj Prve direktive zapolniti „pravne praznine […] pri kritju obveznega zavarovanja potnikov motornih vozil v nekaterih državah članicah" [34], tako da se kritje obveznega zavarovanja iz člena 3(1) Tretje direktive razširi na „vse potnike razen voznika" [35].

53. Na tem mestu je treba opozoriti, da je namen te razširitve zaščititi „posebej izpostavljeno skupino potencialnih oškodovancev". [36] Ta izpostavljenost obstaja pri vseh osebah, ki se prevažajo, kot je Komisija pravilno opozorila. Nasprotno pa upoštevanja Komisije v zvezi z nujnostjo višje ravni varstva potrošnikov, kot je bila izražena v trinajsti uvodni izjavi, niso prepričljive, saj nujnost varstva potrošnikov ne sme prezreti ravnanja osebe, ki se prevaža, če se ta namerno izpostavi nevarnosti.

54. Ob upoštevanju dejstva, da sta bila s Tretjo direktivo usklajena vsebina in obseg obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil, je treba sklepati, da je treba pojem potnika iz člena 1 Tretje direktive razlagati enotno na ravni Skupnosti. Posledica neobstoja takšne enotne razlage bi bila namreč ohranitev prav tistih pravnih praznin, ki jih hoče Tretja direktiva odpraviti.

55. V zvezi s tem je treba opozoriti, da bi razlaga, ki jo predlaga irska vlada, lahko uvedla nove razlike med državami članicami. Če bi bil pojem potnika omejen na potnike, ki uporabljajo mesta, predvidena za prevoz, bi se

33 – Glej v opombi 12 navedeni sklep, točka 18.

34 – Peta uvodna izjava Tretje direktive.

35 – Glej o tej točki zgoraj v opombi 16 navedeno sodbo Mendes Ferreira, točka 34.

36 – Peta uvodna izjava Tretje direktive.

namreč lahko pojavile razlike na račun takih potnikov. [37]

56. V takih okoliščinah se zdi težko, da bi bil pojem potnika v smislu člena 1 Tretje direktive odvisen od ravnanja žrtve prometne nesreče. V resnici upoštevanje nevarnosti ravnanja žrtve prometne nesreče ne glede na to, ali je ta vstopila ali ne v vozilo, ki je predmet obveznega zavarovanja, sodi v pravo civilne odgovornosti in ne na področje uporabe neposrednega odškodninskega zahtevka oškodovanca do zavarovatelja civilne odgovornosti, ali če tega ni, organa iz člena 1(4) Druge direktive. Zavarovatelj ali zgoraj navedeni organ lahko vloži tožbo proti osebi, katere ravnanje je prispevalo k nastanku škode.

57. Končno ne kaže, da bi bilo sklicevanje irske vlade na skupno izjavo Sveta in Komisije, ki je bila zapisana v zapisnik Sveta ob sprejetju skupnega stališča Sveta in povzeta v zgoraj navedenem dopisu z dne 4. maja 1990, pomembno. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča se splošna izjava, zapisana v zapisniku Sveta, ki ni navedena v besedilu določbe sekundarne zakonodaje, ne more uporabiti za njeno razlago [38]; v vsakem primeru zadevna izjava omenja samo omejitev „odškodnine potniku“, če je ta prispeval k nastanku škode. Zdi se torej, da se ta izjava nanaša na pravila o civilni odgovornosti in ne more omejevati obsega določb prava Skupnosti, ki zagotavljajo enoten obseg jamstva za zavarovanje – razen kakršnih koli omejitev v zvezi z ravnanjem potnika, razen če je izjema izrecno določena.

c) Predlog

58. Člen 1 Direktive Sveta 90/232/ES je treba razlagati tako, da nasprotuje temu, da država članica ohrani nacionalno zakonodajo, ki predvideva izključitev iz obveznosti zavarovanja civilne odgovornosti za telesne poškodbe, ki jih utrpijo posamezniki, ki so potovali

37 – Za Francijo glej na primer člen A211-3 Code des assurances: „Prevoz se šteje za opravljen v zadostnih varnostnih pogojih: a) kar zadeva turistična vozila […] če se potniki prevažajo v notranjosti vozila; b) kar zadeva gospodarska vozila, če osebe, ki se prevažajo, potujejo v notranjosti kabine ali na površini, opremljeni z letvicami, ali v notranjosti zaprte karoserije, in če jih ni več kot osem poleg voznika; […] *Za izvajanje teh določb se otroci, mlajši od deset let, štejejo za pol osebe* […]“ (Moj poudarek).

38 – Glej sodbi, navedeni v opombi 21.

v delih vozila, ki niso zasnovani niti izdelani s sedeži za potnike.

C – *Drugo vprašanje za predhodno odločanje*

59. Predložitveno sodišče želi z drugim vprašanjem izvedeti, ali člen 1 Tretje direktive posameznikom daje pravice, ki jih lahko uveljavljajo pred nacionalnimi sodišči.

1. Povzetek trditev strank

60. *E. Farrell* in *Komisija* zatrjujeta, da člen 1 Tretje direktive podeljuje pravice, ki jih posamezniki lahko uveljavljajo neposredno pred nacionalnimi sodišči. Nasprotno pa *irska vlada* in *MIBI* trdita, da se takšno vprašanje niti ne postavlja, ker je bila ta direktiva pravilno prenesena.

61. *E. Farrell* poudarja, da ima lahko direktiva neposredni učinek, če so obveznosti, naložene državam članicam, dovolj jasne in natančne. Meni, da dejstvo, da Sodišče meni, da to velja za Tretjo direktivo, izhaja iz besedila zgoraj navedenega sklepa Withers. Po njenem mnenju dejstvo, da Sodišče v točki 20 tega sklepa [39] ni izjavilo, da Tretja direktiva nima potrebnih lastnosti, da bi imela neposredni učinek, dokazuje, da se že zaradi datuma, ko se je nesreča zgodila, ni mogoče sklicevati na Tretjo direktivo. E. Farrell meni, da je zato treba na drugo vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti, da „ima [č]len 1 Tretje direktive, ki je bil ustvarjen zaradi podelitve pravic, neposredni učinek, ker je oblikovan dovolj natančno in jasno“.

62. *Irska vlada* ob podpori *MIBI* ugotavlja, da se ji zato, ker je pravilno izvedla Tretjo direktivo, ni treba sklicevati na neposredni učinek te direktive. Vendar brez poseganja v to stališče trdi, da tak neposredni učinek nikakor ne more izhajati iz zgoraj navedenega sklepa Withers. MIBI nasprotuje temu, da je podrejen državi v smislu meril, navedenih v sodbi Foster [40]: v zvezi s tem se sklicuje na svojo zasebnopravno obliko in dejstvo, da izvaja svoje pristojnosti na področju obveznega avtomobilskega zavarovanja v skladu s svobodnim sporazumom, ki ga je sklenil z državo.

39 – „Vendar se je nesreča, ki je razlog za spor o glavni stvari, zgodila […] pred iztekom roka za prenos, ki je v Tretji direktivi določen za Irsko […] Stranke v postopku v glavni stvari se pred predložitvenim sodiščem ne morejo sklicevati na to direktivo.“

40 – Sodba z dne 12. julija 1990 v zadevi Foster (C-188/89, Recueil, str. I-3313, točka 18).

63. *Komisija* opozarja, da se posamezniki lahko sklicujejo neposredno na določbe direktive zoper državo članico, če so te brezpogojne in dovolj natančne. Posledično se po njenem mnenju postavlja pravno vprašanje, ali je MIBI podrejen državi v smislu meril, navedenih v sodbi Foster [41]. Da bi bilo mogoče MIBI tako opredeliti, mora biti organ ali subjekt, ki je podrejen oblasti ali nadzoru države oziroma ima posebna pooblastila v primerjavi s pooblastili, ki izhajajo iz pravil, ki se uporabljajo za odnose med posamezniki. Komisija ob upoštevanju posebne javne naloge MIBI trdi, da ga je treba obravnavati kot podrejenega državi. Poleg tega opozarja na sodbo Circuit Court (Irska), ki vsebuje podobno ugotovitev. [42]

njenem mnenju povsem operativna in naj ne bi zadevala obsega temeljne obveznosti zavarovanja. Komisija zato predlaga Sodišču, naj razsodi, da se posamezniki lahko neposredno sklicujejo na člen 1 Tretje direktive pred nacionalnimi sodišči.

2. Presoja

64. Po mnenju Komisije je treba samo še preveriti, ali so izrazi v členu 1 Tretje direktive brezpogojni in dovolj natančni, da se jih lahko navaja zoper MIBI. Ugotavlja, da ta člen določa, da obvezno zavarovanje krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi vozila, ob izrecni izključitvi potnikov, ki vede potujejo v ukradenem vozilu. Komisija torej sklepa, da zadevni člen omogoča, da se opredeli upravičence in vrsto odgovornosti, ki jo mora kriti obvezno zavarovanje. Dodaja, da člen 3(1) Prve direktive seveda daje državam članicam diskrecijsko pravico pri načinu organiziranja njihovega sistema obveznega zavarovanja, vendar je ta diskrecijska pravica po

65. Ob upoštevanju dejanskega stanja postopka v glavni stvari kaže, da želi predložitveno sodišče izvedeti, ali se tožeča stranka lahko sklicuje na člen 1 Tretje direktive, da bi zavrnila določbe nacionalnega prava, ki izključujejo iz upravičenosti do zagotovljenega obveznega zavarovanja – in posledično do nadomestil, ki jih izplača MIBI – osebe, ki potujejo v katerem koli delu vozila, ki ni zasnovan niti izdelan s sedeži za potnike.

41 – Zgoraj v opombi 40 navedena sodba.

42 – Sodba z dne 29. oktobra 1999 v zadevi Dublin Bus proti MIBI.

66. V skladu s sodno prakso [43] se lahko posameznik zoper državo sklicuje samo na brezpogojne in dovolj natančne določbe.

67. Člen 1 Tretje direktive določa, da obvezno zavarovanje „krije odgovornost za telesne poškodbe vseh potnikov razen voznika, do katerih bi prišlo pri uporabi vozila“, ob izrecni izključitvi potnikov, ki vede potujejo v ukradenem vozilu. Če zadevni člen omogoča opredelitev upravičencev in narave odgovornosti, ki jo mora kriti obvezno zavarovanje, se zdi, da daje zadevnim posameznikom brezpogojno in dovolj natančno opredeljeno pravico. Te ugotovitve ne more ovreči dejstvo, da se člen 1 Tretje direktive sklicuje na člen 3(1) Prve direktive, ki državam članicam nalaga, da sprejmejo „vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki so običajno na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem“. Če so zaporedne direktive državam članicam pustile določen manevrski prostor za izvajanje njihovih določb o obveznem avtomobilskem zavarovanju, to ne spremeni, da so natančneje določile vsebino in obseg obveznega zavarovanja civilne odgovornosti pri uporabi motornega vozila; pravni položaj potnikov, katerih opredelitev izhaja izključno iz prava Skupnosti, se lahko opredeli z vidika treh zaporednih generacij direktiv.

68. Obstaja posebna težava, ki je v obravnavanem primeru posledica tega, da vozilo, vpleteno v nesrečo, ni bilo zavarovano in da je oškodovanka E. Farrell zahtevala odškodnino od MIBI kot pooblaščenega organa v smislu člena 1(4) Druge direktive.

69. V zvezi s subjektom zasebnega prava, katerega člani so zavarovalnice, ki so na Irskem prisotne na trgu avtomobilskega zavarovanja, in ki je zavezan državi s sporazumom zasebnega prava [44] za zagotavljanje nalog organa, določenega v členu 1(4) Druge direktive, je treba ugotoviti, ali je MIBI mogoče obravnavati kot podrejenega državi v smislu meril, navedenih v sodbi Foster [45]. Sodišče meni, da se „posamezniki lahko sklicujejo na brez-

43 – Glej na primer sodbo z dne 19. januarja 1983 v zadevi Becker (8/81, Recueil, str. 53).

44 – Sporazum z dne 21. decembra 1988 med MIBI in ministrom za okolje.

45 – Zgoraj v opombi 40 navedena sodba, točka 18.

pogojne in dovolj natančne določbe direktive zoper organe ali subjekte […], podrejene oblasti ali nadzoru države oziroma s posebnimi pristojnostmi v primerjavi s pristojnostmi, ki izhajajo iz pravil, ki se uporabljajo za odnose med posamezniki". Iz tega po mnenju Sodišča sledi, da „je v vsakem primeru med subjekti, zoper katere se lahko uveljavljajo določbe direktive, ki bi lahko imele neposredni učinek, je to 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 v ta namen razpolaga s čezmernimi pristojnostmi v primerjavi z običajnimi pravili, ki se uporabljajo pri odnosih med posamezniki". [46]

70. Vprašanje pridobi poseben pomen, ker je okvir Skupnosti za avtomobilsko zavarovanje del starejšega sistema [47], v katerem so imeli zavarovatelji širok manevrski prostor pri vzpostavitvi nacionalnih birojev in nacionalnih jamstvenih skladov za avtomobilsko zavarovanje, tako da izvajanje okvira Skupnosti v državah članicah v veliki meri poteka prek struktur zasebnega prava.

71. Glede na to, da je predložitveno sodišče predložilo malo informacij o MIBI, kaže, da je težko takoj potrditi, da je ta podrejen oblasti ali nadzoru države, in ni gotovo, da ima posebne pristojnosti v primerjavi s pooblastili, ki izhajajo iz pravil, ki se uporabljajo za odnose med posamezniki. Nasprotno pa ni sporno, da MIBI opravlja funkcije organa, pooblaščenega za člen 1(4) Druge direktive, ki skrbi za izplačilo odškodnin žrtvam nesreč, ki so jih povzročila neznana ali nezavarovana vozila. Ta naloga je po naravi javna, saj je predvidena že v sami Drugi direktivi, pri čemer se nadzor države izvaja s pooblastilom – v tem primeru pogodbeno – zadevnega organa. [48]

72. Končno, menim, da se MIBI lahko enači z državo kot pooblaščen organ v smislu člena 1(4) Druge direktive, ki skrbi za nalogo, ki je navedenim organom naložena z Drugo direktivo, tako se da posamezniki lahko neposredno sklicujejo na člen 1 Tretje direktive pred nacionalnimi sodišči.

46 – Zgoraj navedena sodba, točka 20.

47 – Glej zgoraj, točka 23 in naslednje.

48 – O vprašanju primerjave zasebnega subjekta, ki je strokovni organ, z državo glej tudi Wernicke, S., *Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht*, Baden-Baden 2002, str. 186 in naslednje. Avtor kot primerljivo okoliščino upošteva okoliščino, v kateri je bil posameznik zadolžen za zagotavljanje javne naloge, ki je naložena državi v skladu s pravom Skupnosti, če je za izvajanje te naloge v nacionalnem pravu pristojen samo zadevni posameznik (glej nav. delo, str. 190). Vendar avtor priznava enak položaj samo, če je nujen za izvajanje javne naloge. Ta rešitev zahteva dogovor, ker zagotavlja opiranje na natančne in brezpogojne določbe sekundarne zakonodaje v vseh državah članicah, ne glede na naravo organa, ki ga država izbere za zagotavljanje javne naloge, določene s pravom Skupnosti.

V – Predlog

73. Glede na zgoraj navedena premišljanja Sodišču predlagam, naj na vprašanji predložitvenega sodišča odgovori:

1) Člen 1 Direktive Sveta 90/232/EGS je treba razlagati tako, da nasprotuje temu, da država članica ohrani nacionalno zakonodajo, ki predvideva izključitev iz obveznosti zavarovanja civilne odgovornosti za telesne poškodbe, ki jih utrpijo posamezniki, ki so potovali v delih vozila, ki niso zasnovani niti izdelani s sedeži za potnike.

2) Posamezniki se lahko pred nacionalnimi sodišči neposredno sklicujejo na člen 1 Direktive Sveta 90/232/EGS.