

NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY

CHRISTINE STIX-HACKL

prednesené 5. októbra 2006¹

I — Úvod

1. V tomto prejudiciálnom konaní mal Súdny dvor odpovedať na otázku, či v oblasti povinného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel má byť osoba považovaná za „cestujúceho“ v zmysle článku 1 smernice Rady 90/232/EHS², pokiaľ je obeťou dopravnej nehody v prípade, ak nastúpila do vozidla, ktoré nebolo ani určené na prepravu cestujúcich, ani vybavené sedadlami na tento účel. Druhou otázkou sa vnútroštátny súd pýta Súdného dvora na možnosť osôb podliehajúcich súdnej právomoci uplatniť pred vnútroštátnymi súdmi práva, ktoré sú im zverené článkom 1 smernice 90/232.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Tretia smernica Rady 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 označená ako „tretia smernica“).

II — Právny rámec

A — Právna úprava Spoločenstva

2. Na účely článku 1 smernice Rady 72/166/EHS³ 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“.

3. Článok 3 ods. 1 prvej smernice stanovuje:

„Každý členský štát prijme... všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že zodpoved-

3 — Smernica Rady 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. EŠ L 103, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 10, ďalej označená ako „prvá smernica“).

nosť 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.“

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

4. Článok 2 ods. 1 druhej smernice Rady 84/5/EHS⁴ uvádza:

alebo

„Každý členský štát prijme vhodné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že všetky právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poistnej zmluve vydanéj v súlade s článkom 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS, ktorá vylučuje z poistenia používanie alebo riadenie vozidla:

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

- osobami, ktoré nie sú výslovne alebo nevýslovne oprávnené,

sa považujú na účely článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS za neplatné, pokiaľ ide o nároky tretích osôb poškodených nehodou.

alebo

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.

4 — Druhá smernica Rady 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, s. 17; Mim. vyd. 06/007, s. 3, ďalej označená ako „druhá smernica“).

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.“

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

5. Podľa druhého, tretieho, štvrtého a piateho odôvodnenia tretej smernice:

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;

„keďže článok 3 smernice 72/166/EHS 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;

...“

6. Podľa článku 1 tretej smernice:

keďže smernica 84/5/EHS... 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;

„Bez toho, aby bol dotknutý druhý pododsek článku 2 ods. 1 smernice 84/5/EHS, poistenie uvedené v článku 3 ods. 1 smernice 72/166/EHS bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúcu z prevádzky vozidla.

Na účely tejto smernice bude mať slovo „vozidlo“ ten istý význam, ako je to definované v článku 1 smernice 72/166/EHS.“

povinný zaplatiť každej osobe (s výnimkou vylúčených osôb) z dôvodu odškodnenia alebo nákladov za ujmu na zdraví alebo škodu na majetku, ktorú užívateľ z nedbanlivosti spôsobil užívaním vozidla...”

B — Vnútroštátne právo

7. Časť 56 Road Traffic Act 1961 (zákon o cestnej premávke, ďalej len „1961 Act“) stanovuje povinnosť uzavrieť poistenie týkajúce sa používania vozidla takto:

8. Časť 65 ods. 1 písm. a) 1961 Act, ako bol doplnený predpisom Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992 (ďalej len „Regulation 1992“), definuje vylúčenú osobu takto:

„1. Osoba (ďalej len „užívateľ“) je oprávnená na verejnom mieste používať vozidlo na mechanický pohon, pokiaľ sú poistovateľ vozidla alebo osoba oslobodená od povinnosti, zodpovední za škodu spôsobenú z nedbanlivosti užívaním vozidla alebo pokiaľ je platná:

„a) každá osoba požadujúca odškodnenie za ujmu na zdraví, ktorú utrpela vo vnútri alebo na vozidle s mechanickým pohonom..., ktorého sa týka relevantný dokument, inom než vozidlo alebo vozidlá s mechanickým pohonom tvoriace kombináciu vozidiel v triede, ktorá je na účely tohto odseku stanovená nariadením ministra, pokiaľ tieto nariadenia nestanovujú povinné poistenie zodpovednosti za škodu pokrývajúce cestujúcich pre:

a) schválená poistná zmluva, ktorou je užívateľ alebo akákoľvek iná osoba, ktorá môže byť zodpovedná za škodu spôsobenú z nedbanlivosti užívaním vozidla užívateľom, poistená na akúkoľvek sumu bez obmedzenia..., ktorú užívateľ alebo jeho osobný zástupca môže byť

(i) každú časť vozidla s mechanickým pohonom, iného než veľkého

vozidla verejných služieb, okrem prípadu, že je táto časť vozidla projektovaná... a konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich;

b) motocykle projektované a konštruované so sedadlami pre cestujúcich.

...“

2. Odsek 1 písm. a) tohto článku nadobudne účinnosť 31. decembra 1995.

9. Na základe splnomocnení udelených ministrovi časťou 5 a časťou 65 ods. 1 písm. a) 1961 Act prijal minister Regulation 1992, ktorej článok 4 stanovuje zavedenie nového článku 6 do Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (ďalej len „Regulations 1962“), ktorý znie:

3. Odsek 1 písm. b) tohto článku nadobudne účinnosť 31. decembra 1998.“

„1. Vozidlami sa na účely použitia časti 65 ods. 1 písm. a) Act rozumejú:

a) vozidlá iné ako motocykle, projektované a konštruované so sedadlami pre cestujúcich;

10. Vnútroštátny súd upresňuje, že zo znenia časti 56 a časti 65 ods. 1 písm. a) 1961 Act vyplýva, že osoba používajúca vozidlo musí mať uzavretú schválenú poisťku na účel krytia zodpovednosti týkajúcej sa ujmy na zdraví spôsobenej osobám cestujúcim vo vozidle, odlišným od vylúčených osôb. Vylúčené osoby sú osoby, ktoré žiadajú o náhradu utrpanej škody, hoci sa nachádzali vo vozidle odlišného typu, než sú typy uvádzané ministrom v rámci nariadenia. Teda, pokiaľ ide o vozidlá označené ministrom v rámci nariadenia, existuje povinnosť uzavrieť povinné poistenie zodpovednosti za škody spôsobené osobám cestujúcim v týchto vozidlách. Minister pri určovaní vozidla alebo triedy vozidiel nemá právomoc rozšíriť povinnosť poistenia na škody spôsobené osobám cestujúcim

v časti tohto vozidla alebo triedy vozidla, ktorá nie je projektovaná, ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich.

od MIBI, podľa dohody uzavretej s ministerstvom životného prostredia v roku 1988 (ďalej označenú ako „dohoda“). Touto dohodou sa MIBI zaviazala odškodniť obeť dopravných nehôd, ktorých sa zúčastnili vodiči, ktorí nedodržali povinnosť povinného poistenia, ktorú im ukladá 1961 Act.

III — Skutkový stav a priebeh konania vo veci samej, prejudiciálne otázky

11. Pani Farrell sa stala obeťou dopravnej nehody 26. januára 1996 vo vozidle, ktorého bola cestujúcim. Majiteľ a vodič vozidla, pán Whitty stratil kontrolu nad vozidlom, ktoré narazilo do múru. Toto vozidlo bolo úžitkovým vozidlom, ktoré nebolo projektované ani konštruované na prevoz cestujúcich v zadnej časti, takže vozidlo ani nebolo vybavené sedadlami v zadnej časti. V momente nehody sedela pani Farrell na podlahe v zadnej časti vozidla, teda v zóne vozidla nevybaveného sedadlami.

12. V nadväznosti na nehodu bolo preukázané, že pán Whitty nebol poistený. Preto sa pani Farrell snažila dosiahnuť odškodnenie

13. MIBI však odmietla odškodniť pani Farrell z dôvodu, že pani Farrell cestovala v časti vozidla, ktorá nebola ani projektovaná, ani konštruovaná na prevoz cestujúcich. MIBI zastávala názor, že zodpovednosť za ujmu na zdraví, ktorú utrpela žalobkyňa, nie je zodpovednosťou, pre ktorú bolo poistenie povinné podľa 1961 Act, teda dohoda sa nepoužije a MIBI nie je povinná ani odškodniť pani Farrell, ani uznať rozhodnutie, ktoré by mohlo byť pani Farrell vydané voči pánovi Whitty.

14. V septembri 1997 pani Farrell podala návrh voči všetkým žalovaným v konaní vo veci samej. V júli 2001 dostala rozhodnutie, ktoré zaväzovalo pána Whitty. Ohodnotenie ujmy bolo odložené na okamih rozhodnutia vo veci samej.

15. Svojou argumentáciou sa žalobkyňa domáhala deklarátorneho rozsudku určujú-

ceho, že vnútroštátne právne predpisy účinné v čase nehody neprebrali riadne všetky relevantné ustanovenia prvej smernice, zmenenej a doplnenej treťou smernicou, a najmä článok 1 tejto tretej smernice. Orgány, ktoré sa zúčastnili konania, a MIBI pred vnútroštátnym súdom odmietli myšlienku, že vnútroštátne opatrenia účinné v čase nehody neprebrali riadne relevantné ustanovenia článku 1 tretej smernice. Uvedené orgány taktiež tvrdili, že aj keď ustanovenia vnútroštátneho práva nestanovujú povinné poistenie pre krytie občianskoprávnej zodpovednosti voči cestujúcim nachádzajúcim sa v časti iného vozidla s mechanickým pohonom, než je veľké vozidlo verejných služieb, ibaže je predmetná časť projektovaná a konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich, aplikovali relevantné ustanovenia smerníc riadnym a povoleným spôsobom; relevantné ustanovenia práva Spoločenstva totiž umožňujú nerozšíriť povinnosť poistenia občianskoprávnej zodpovednosti voči cestujúcim nachádzajúcim sa v uvedenej časti vozidla.

novenia 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 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?“

16. Za týchto podmienok položil High Court of Ireland Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

IV — Analýza

A — Úvodné poznámky

„1. Vzhľadom na to, že do 31. decembra 1995 bolo Írsko povinné vykonať usta-

17. Prejednávaná vec sa týka právneho rámca Spoločenstva v oblasti povinného

poistenia občianskoprávnej zodpovednosti za škodu spôsobenú automobilom. Tento právny rámec vyplýva zo série smerníc určených na uľahčenie cestnej premávky medzi členskými štátmi.

záručného fondu, ktorého cieľom je uhradiť škody na majetku alebo ujmy na zdraví spôsobené neidentifikovaným alebo nepoiisteným vozidlom.⁶

18. Čo sa týka motorových vozidiel, prvá smernica stanovila povinnosť uzavrieť poistenie občianskoprávnej zodpovednosti týkajúce sa ich premávky na účely krytia ujmy na zdraví. Poistné krytie muselo pokrývať škody spôsobené na území iných členských štátov podľa účinných právnych predpisov v týchto štátoch.

20. Tretia smernica taktiež mieri k zníženiu rozdielov medzi členskými štátmi, najmä vyplnením medzier pri pokrytí povinného poistenia cestujúcich.⁷ Tretia smernica zahŕňa aj ustanovenia týkajúce sa územného rozsahu záruky, ako aj prístupu k záručnému fondu.

19. Druhá smernica smeruje k zníženiu rozdielov medzi členskými štátmi, čo sa týka úrovne a obsahu povinného poistenia zodpovednosti tým, že stanovuje najmä minimálne sumy záruky. Okrem toho povinné poistenie musí pokrývať tak ujmu na zdraví, ako aj škodu na majetku. Druhá smernica inak stanovuje nemožnosť uplatnenia zmluvných ustanovení voči poškodeným tretím osobám, podľa ktorých záruka nevzniká v prípade užívania vozidla alebo riadenia neoprávnenými osobami, osobami bez vodičského preukazu alebo osobami, ktoré nespĺňajú zákonné technické požiadavky týkajúce sa stavu a bezpečnosti príslušného vozidla.⁵ Druhá smernica určuje vytvorenie

21. Štvrtá smernica⁸, ktorá sa nepoužije na skutkový stav vo veci samej, sa týka hlavne poskytovania poistného plnenia vyplývajúceho z dopravných nehôd, ktoré sa stali mimo krajiny pôvodu osoby uplatňujúcej si nárok. S cieľom zjednodušiť konanie tretej poškodenej osoby smernica umožňuje konať v štáte jej pobytu proti likvidačnému zástup-

6 — Článok 1 ods. 4 druhej smernice.

7 — Pozri najmä piate odôvodnenie tretej smernice: „... 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 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 200/26/ES zo 16. mája 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o zmene a doplnení smerníc Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS (Štvrtá smernica o poistení motorových vozidiel) (Ú. v. ES L 181, s. 65; Mim. vyd. 06/003, s. 331, ďalej označená ako „štvrtá smernica“).

5 — Článok 2 ods. 1 druhej smernice.

covi, ktorého v tomto štáte určí poisťovňa zodpovednej osoby.

strane vylúčiť, aby vodiči museli uzatvárať poisťné krytie na hraniciach všetkých krajín, do ktorých smerujú.

22. Ďalej smernica 2005/14/ES⁹ aktualizuje a zlepšuje systém poisťovania motorových vozidiel v Spoločenstve rozšírením najmä práva priamej žaloby stanovenej štvrtou smernicou na všetkých poškodených.

24. Systém zelenej karty spočíva na národných kanceláriách¹⁰, ktoré preberajú na jednej strane zodpovednosť za spravovanie a likvidáciu poisťných udalostí vyplývajúcich z nehôd spôsobených zahraničnými vodičmi a na strane druhej zaistujú osvedčenia o poistení vozidiel („zelená karta“), ktoré vystavujú členské poisťovne svojim poistencom.

23. Je potrebné poznamenať, že právny rámec Spoločenstva je od začiatku zaradený do staršieho právneho rámca, a to systému zelenej karty, založeného 1. januára 1953 pod záštitou Európskej hospodárskej komisie Organizácie spojených národov a spravovaného Radou kancelárií, orgánom založeným v roku 1949 v Londýne. Tento systém má za cieľ na jednej strane dbať o to, aby obeť dopravných nehôd neniesli následky z dôvodu, že majetková alebo nemajetková škoda, ktorú utrpeli, vznikla na základe chyby zahraničného vodiča, a nie vodiča s pobytom v ich štáte, a na druhej

25. Na zhrnutie je vhodné zopakovať, že právo Spoločenstva zaviedlo povinné poistenie občianskoprávnej zodpovednosti vyplývajúcej z premávky motorových vozidiel. Poškodené tretie osoby môžu uplatniť priamu žalobu voči poisťovateľovi občianskoprávnej zodpovednosti, pokiaľ takýto poisťovateľ nie je, voči územnej príslušnému záručnému fondu motorových vozidiel. Naproti tomu právo Spoločenstva nepristúpilo k zblíženiu pravidiel občianskoprávnej zodpovednosti v oblasti dopravných nehôd. Za týchto podmienok je otázkou, či a v akom

9 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 11. mája 2005, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/26/ES o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (Ú. v. EÚ L 149, s. 14).

10 — Pozri definíciu v článku 1 prvej smernice: „profesijnú organizáciu, ktorá je zriadená v súlade s odporúčaním č. 5 prijatým dňa 25. januára 1949 podvýborom pre cestnú dopravu Výboru Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre vnútrozemskú dopravu, a ktorá združuje poisťovateľov, ktorí sú v štáte oprávnení vykonávať činnosť poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel“.

rozsahu môže poisťovateľ zodpovednosti alebo záručný fond namietat voči poškodeným tretím osobám nielen neexistenciu zodpovednosti poisteného, ale taktiež konanie poškodenej tretej osoby alebo výnimky z poisťnej zmluvy.¹¹

dali členským štátom povinnosť stanoviť povinné poistenie v oblasti občianskoprávnej zodpovednosti vyplývajúcej z ujmy na zdraví spôsobenej osobám cestujúcim v časti vozidla, ktorá nie je určená na prevoz cestujúcich, ani vybavená na tento účel. Okrem toho zdôrazňuje, že článok 1 tretej smernice zmenil povinnosti štátov v oblasti povinného poistenia tak, že im nariadil, aby zaistili, že poistenie pokrýva všetkých cestujúcich vo vozidlách. Tretia smernica neponechávala členským štátom žiadnu voľnú úvahu v tejto otázke.

B — O prvej prejudiciálnej otázke

1. Zhrnutie argumentácie účastníkov konania

26. Pani Farrell a Komisia v podstate zastávajú názor, že článok 1 tretej smernice vyžaduje, aby povinné poistenie pokrývalo vo všetkých členských štátoch škody spôsobené osobám cestujúcim v časti vozidla, ktorá nebola projektovaná na prevoz cestujúcich ani vybavená sedadlami na tento účel, zatiaľ čo írsky vláda a MIBI sú opačného názoru.

27. Pani Farrell pripomína s odkazom na vec Withers¹², že prvá a druhá smernica neukla-

28. Pani Farrell uvádza, že pojem „cestujúci“ uvedený v článku 1 tretej smernice nie je predmetom žiadnej definície. Z uznesenia vydaného vo veci Withers¹³ vyplýva, že cestujúci sú jednotlivci, ktorí sa prepravujú vo vozidle, či sú sediaci alebo nie. Podľa nej pokiaľ by bol pojem „cestujúci“ používaný v tretej smernici vykladaný tak, že označuje iba sediace osoby, Súdny dvor by nemusel používať prídavné meno „sediaci“ v už citovanom uznesení. Okrem toho pani Farrell poznamenáva, že Súdny dvor uvádza tiež cestujúcich v pasáži týkajúcej sa časti vozidla nevybavenej miestami na sedenie. Je zrejmé, že pokiaľ by Súdny dvor chcel stanoviť rozdiel medzi cestujúcimi a ďalšími osobami, ktoré sú prepravované vo vozidle, mohol Súdny dvor použiť pojmy „osoba“ alebo „jednotlivec“, a nie pojem „cestujúci“.

11 — Pozri v tomto smere pravidlo už citované v článku 2 ods. 1 druhej smernice, ako aj čo sa týka záručného fondu článok 1 ods. 4 tretí pododsek druhej smernice.

12 — Uznesenie Súdneho dvora (prvá komora) zo 14. októbra 2002, Withers, C-158/01, Zb. s. I-8301.

13 — Už citovanej v poznámke pod čiarou 12, bod 21.

29. Podľa pani Farrell z toho vyplýva, že článok 1 tretej smernice musí byť vykladaný tak, že ukladá členským štátom stanoviť povinné poistenie občianskoprávnej zodpovednosti vzťahujúce sa na ujmu na zdraví spôsobenú osobám cestujúcim v časti vozidla, ktorá nie je určená na prevoz cestujúcich, ani vybavená na tento účel. Tento záver nie je spochybnený pasážou v zápisnici Rady pri príležitosti prijatia spoločného stanoviska týkajúceho sa tretej smernice, podľa ktorej „Rada a Komisia vyhlasujú, že ustanovenia článku 1 nevylučujú ustanovenia právnych poriadkov členských štátov, pokiaľ ide o odškodnenie cestujúceho, ktorého zodpovednosť prispievala k nehode, nadpočetného cestujúceho, alebo cestujúceho prevážaného vo vozidle, ktoré nebolo projektované na prevoz osôb iných než vodič“. Pani Farrell totiž pripomína, že podľa judikatúry¹⁴ v prípade neexistencie výslovného odkazu v smernici na vyhlásenie uvedené v zápisnici Rady, táto zápisnica nemôže prispieť k výkladu smernice.

30. Írska vláda zastáva názor, že riadne prebrala tretiu smernicu, lebo táto neukladá členským štátom povinnosť zaistiť, aby povinné poistenie občianskoprávnej zodpovednosti pokrývalo ujmu na zdraví, ktorú utrpeli osoby nachádzajúce sa v časti vozidla,

ktorá nebola projektovaná na prevoz cestujúcich ani vybavená sedadlami na tento účel.

31. Pretože pojem „cestujúci“ nie je definovaný v tretej smernici, írsky názor zastáva, že členské štáty sú príslušné stanoviť, ktoré osoby prepravované vo vozidle majú byť považované za „cestujúcich“ na účely tretej smernice. Podľa írsky vlády, pojem „cestujúci“ predpokladá nevyhnutne vozidlo s miestami na sedenie a existenciu sedadla pre cestujúceho. Tento prístup je v súlade so zámerom Rady v okamihu prijatia predmetnej smernice. Írska vláda okrem toho tvrdí, že Komisia uviedla, že tretia smernica nebráni členským štátom stanoviť také výnimky z poistného krytia, akými sú výnimky uvedené v Regulations 1992.¹⁵

32. Írska vláda zastáva názor, že je vhodné odlišovať pojem „cestujúci“ v zmysle článku 1 tretej smernice od pojmu „cestujúci“, pokiaľ

¹⁴ — Rozsudky z 30. januára 1985, Komisia/Dánsko, 143/83, Zb. s. 427, body 12 a 13, a z 26. februára 1991 Antonissen, C-292/89, Zb. s. I-745, body 17 a 18.

¹⁵ — V tomto zmysle írsky názor odkazuje na list zo 4. mája 1990 pochádzajúci od riaditeľa Generálneho riaditeľstva finančných inštitúcií a práva spoločností Európskej komisie, ktorý najmä uvádza, že je úplne zjavné, že v prípade neexistencie definície „cestujúceho“ v smernici, majú členské štáty zjavne určitú voľnosť stanoviť prípady, v ktorých osoba riadiaca vo vnútri vozidla alebo na ňom, nebezpečným a výrobcom vozidla nestanoveným spôsobom, nemôže byť viac považovaná za „cestujúceho“.

je tento pojem použitý v širšom zmysle na označenie kohokoľvek, kto sa nachádza vo vnútri vozidla alebo na ňom, iného než vodič. Následkom existencie voľnej úvahy prislúchajúcej členským štátom, ako to ilustruje vec Mendes Ferreira¹⁶, je členským štátom dovolené v prípade neexistencie akejkoľvek definície pojmu „cestujúci“ v tretej smernici stanoviť prípady, v ktorých osoba nebezpečne cestujúca vo vnútri vozidla alebo na ňom spôsobom, ktorý nebol stanovený výrobcom vozidla, nebude považovaná za cestujúceho v zmysle článku 1 tejto smernice.

33. Írska vláda tvrdí, že jej prístup úplne zodpovedá požiadavkám bezpečnosti. Podľa nej je jedným z účelov vozidla bezpečne previezť osoby iné než vodič. V tomto smere táto vláda odkazuje na jednej strane na trvalé úsilie s cieľom zlepšiť bezpečnosť vozidiel, a na druhej strane tak na požiadavky vnútroštátneho práva, ako aj na právo Spoločenstva, čo sa týka uloženia a používania bezpečnostných pásov vo vozidlách.¹⁷ Voľba Írska nevyžadovať povinné

poistenie týkajúce sa cestujúcich prepravujúcich sa v častiach vozidiel, ktoré neboli projektované na prevoz cestujúcich (napríklad na lyžici rýpadla), je teda úplne v súlade s vnútroštátnou politikou v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

34. Bolo by nezlučiteľné s takýmto prístupom pripustiť, aby sa cestujúci prepravovali v častiach vozidiel, ktoré neboli projektované na prevoz cestujúcich a nie sú vybavené príslušnými zadržiavacími systémami. Z pohľadu práva Spoločenstva by bolo paradoxné zaviesť smernice týkajúce sa konštrukcie, vybavenia a používania vozidiel s cieľom štandardizovať bezpečnosť a vyžadovať prítomnosť bezpečnostných pásov pre všetkých cestujúcich a zároveň trvať na tom, aby osoby prevážané v akejkoľvek časti vozidla, i na streche alebo pod vozidlom, boli odškodnené poistením, aj keď sa tieto osoby do nebezpečnej situácie dostali samy.

16 — Rozsudok zo 14. septembra 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Zb. s. I-6711.

17 — Írska vláda uvádza ako príklad smernicu Rady 76/115/EHS z 18. decembra 1975 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa kotvových úchytkov bezpečnostných pásov motorových vozidiel (Ú. v. ES L 24, s. 6; Mim. vyd. 13/003, s. 52); smernicu Rady 77/541/EHS z 28. júna 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o bezpečnostných pásoch a zadržiavacích systémoch motorových vozidiel (Ú. v. ES L 220, s. 95; Mim. vyd. 13/004, s. 235), zmenenú smernicou Komisie 90/628/EHS z 30. októbra 1990, ktorá prispôbuje technickému pokroku smernicu Rady 77/541/EHS (Ú. v. ES L 341, s. 1; Mim. vyd. 13/010, s. 202) a smernicu Rady 91/671/EHS zo 16. decembra 1991 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa povinného použitia bezpečnostných pásov vo vozidlách s hmotnosťou menšou než 3,5 t (Ú. v. ES L 373, s. 26; Mim. vyd. 07/001, s. 353).

35. Komisia konštatuje, že podstatnou otázkou je rozsah povinnosti zaviesť povinné poistné krytie pokrývajúce ujmu na zdraví cestujúcich vyplývajúcu z článku 1 tretej smernice. Upresňuje, že situácia cestujúcich vo vozidlách nebola výslovne upravená na úrovni Spoločenstva pred prijatím tejto

smernice. Naproti tomu Komisia tvrdí, že tento článok výslovne rozšíril povinné poistné krytie uložené článkom 3 ods. 1 prvej smernice na ujmu na zdraví „všetkých cestujúcich okrem vodiča“, ako to mimochodom dokazuje bod 34 rozsudku Mendes a Delgado Correia Ferreira¹⁸.¹⁹

36. Podľa Komisie je cieľom článku 1 tretej smernice zaviesť jednotný prístup krytia cestujúcich, ktorého nevyhnutným dôsledkom je existencia definície pojmu „cestujúci“ na úrovni Spoločenstva. Keďže však tento pojem nebol výslovne definovaný v tretej smernici, „cestujúci“ je jednoducho „osoba prepravovaná vo vnútri alebo na verejnom alebo súkromnom vozidle; akýkoľvek užívateľ takéhoto vozidla, ktorý nie je ani vodičom, ani pilotom, ani členom posádky“.²⁰

37. Komisia pripomína, že tretia smernica má za cieľ zaručiť zvýšenú úroveň ochrany

spotrebiteľa v sektore poistenia vozidiel a že široká definícia „cestujúceho“ umožnila lepšie dosiahnuť tento cieľ tým, že poskytne ochranu každej osobe prepravovanej vo vozidle. Doplňuje, že pojem „vozidlo“ je definovaný veľmi všeobecne v článku 1 ods. 1 prvej smernice. Komisia konštatuje, že právna úprava obsahuje špecifické vylúčenie pre osoby, ktoré dobrovoľne a vedome vstúpili do odcudzeného vozidla. Naproti tomu, táto právna úprava nehovorí nič o situácii osoby nachádzajúcej sa vo vozidle spôsobom nepredvídaným konštruktérom, aj keď je možné istotne tvrdiť, že to vyvoláva rovnaké problémy verejného poriadku.

38. Čo sa týka vyhlásenia uvedeného v zápisnici Rady v okamihu prijatia spoločného stanoviska Rady, Komisia tvrdí, že takéto všeobecné vyhlásenie, ktoré nie je uvedené v znení ustanovenia sekundárneho práva, nemôže byť použité na účely jeho výkladu.²¹ Najmä vyhlásenie, ktoré odporuje zneniu alebo štruktúre smernice, nemôže zmeniť kategóriu osôb, ktoré musia byť pokryté povinným poistením.²²

18 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 16.

19 — „Je napriek tomu potrebné pripomenúť, že ak článok 1 tretej smernice rozšíril povinné krytie vyžadované článkom 3 ods. 1 prvej smernice, ako je upresnený a doplnený druhou smernicou, na ujmu na zdraví spôsobenú cestujúcim iným než vodič, vyplýva... z tohto rozsudku, že nevyžaduje typ občianskoprávnej zodpovednosti, ktorú povinné poistenie vozidla musí pokrývať.“

20 — Definícia z *New Shorter Oxford Dictionary*, 1993, ktorú použila Komisia.

39. Okrem toho Komisia zastáva názor, že vyhlásenie nebolo výslovne vytvorené

21 — Rozsudky Antonissen, už citovaný v poznámke pod čiarou 14, a z 10. januára 2006, Skov a Bilka, Č-402/03, Žb. s. I-199.

22 — Pozri analogický rozsudok Skov a Bilka, už citovaný, bod 43.

s cieľom vyjasniť pojem „cestujúci“ ako taký, a v dôsledku toho ani s cieľom objasniť rozsah povinného poistenia. Komisia skôr chápe, že toto vyhlásenie predpokladá určité situácie, v ktorých odškodnenie môže byť obmedzené z dôvodov spojených so zodpovednosťou obete.

40. V súvislosti s týmto obmedzením Komisia uvádza vec *Candolin*²³, v ktorej sa Súdny dvor musel zaoberať ustanovením fínskeho práva umožňujúcim znížiť odškodnenie cestujúceho s ohľadom na jeho vlastnú zodpovednosť v prípade, ak sa vodič vozidla nachádzal v stave opilsti. Zdôrazňuje, že Súdny dvor odmietol v tejto veci tvrdenie, že právo Spoločenstva neurčuje žiadne obmedzenie posúdenia rozsahu podielu cestujúceho na vzniku škody, ktorú utrpel, podľa vnútroštátnych právnych predpisoch o občianskoprávnej zodpovednosti a že iba za výnimočných okolností môže byť rozsah odškodnenia obmedzený na základe individuálneho posúdenia (a nie na základe všeobecných a abstraktných kritérií).²⁴ Komisia poukazuje v tomto ohľade na zmenu tretej smernice, ktorá je neskoršia ako konanie vo veci samej, smernicou 2005/14/ES²⁵, ktorá doplnila nový odsek do článku 1 tretej smernice.²⁶

41. Komisia zastáva názor, že situácia osoby, ktorá jednoducho prijme alebo si zvolí prepravu v časti vozidla nevybavenej sedadlami pre cestujúcich, nemôže byť považovaná za zvláštnu a závažnú okolnosť, ktorá odôvodňuje výnimku z povinného poistenia. Takáto výnimka je stanovená treťou smernicou pre cestujúcich, ktorí sa prepravujú dobrovoľne a vedome v odcudzenom vozidle, ako aj druhou smernicou, ktorá obsahuje odchýlku od povinnosti odškodnenia, ktorá sa týka osôb, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré spôsobilo nehodu, pokiaľ sa preukáže, že vedeli, že vozidlo nie je poistené.

42. Komisia teda zastáva názor, že pojem „cestujúci“ je na účely článku 1 tretej smernice veľmi široký pojem, ktorý pokrýva každú osobu prepravovanú vo vozidle.

2. Posúdenie

a) Znenie a normatívny kontext článku 1 tretej smernice

23 — Rozsudok z 30. júna 2005, *Candolin*, C-537/03, Zb. s. I-5745.

24 — Tamže, body 29 a 30.

25 — Už citovaná v poznámke pod čiarou 9.

26 — „Členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia, aby zaistili, že akékoľvek právne predpisy alebo zmluvné ustanovenia obsiahnuté v poisťnej zmluve, ktorá vylučuje cestujúceho z tohto poistného krytia z dôvodu, že vedel alebo mal vedieť, že vodič vozidla bol pod vplyvom alkoholu alebo omamnej látky v čase nehody, bude považované za neplatné vo vzťahu k nároku tohto cestujúceho.“

43. Hoci pojem vozidla je definovaný v článku 1 prvej smernice, nie je to tak pre pojem cestujúceho. Konečne článok 1 tretej smernice odkazuje na „všetkých cestujúcich okrem vodiča“, pričom naznačuje, že postavenie cestujúceho je odlišné od vodiča.²⁷

vozidla, ktoré nebolo ani určené na ich prepravu, ani vybavené na tento účel. Írska vláda odôvodňuje tento prístup starostlivosťou o koherenciu s právnou úpravou týkajúcou sa bezpečnosti cestnej premávky a tvrdí, že zahrnutie týchto osôb do pôsobnosti povinnej poistnej záruky by znamenalo pre poistenie prevzatie zodpovednosti za úmyselné nebezpečné konanie.

44. Írska vláda nepopiera, že podľa širšieho chápania zahŕňa pojem cestujúci všetky osoby nachádzajúce sa „vo vnútri alebo na“ vozidle.

45. Ponúka sa teda otázka, či je vhodné z okruhu cestujúcich v širšom zmysle vyňať osoby, ktoré sa nachádzajú vo vozidle, ak vozidlo nie je určené na ich prepravu a/alebo nie je vybavené na tento účel.

46. Írska vláda, podporovaná MIBI, sa vyslovila v prospech užšieho pojmu cestujúceho, ktorý by vylučoval z krytia povinným poistením poškodené tretie osoby, ktoré vstúpili do

47. Aj keď si starostlivosť írskej vlády o koherenciu zasluhuje pozornosť, nič to nemení na tom, že odporúčaný výklad článku 1 tretej smernice vedie k zavedeniu rozdielu medzi poškodenými tretími osobami, ktorý nevyplýva zo znenia smernice. Komisia plným právom zdôrazňuje, že relevantné právo Spoločenstva výslovne stanovuje výnimku z poistnej povinnosti vo vzťahu k cestujúcim, ktorí sú prepravovaní dobrovoľne a vedomo v odcudzenom vozidle,²⁸ ako aj odchýlku od povinnosti odškodnenia týkajúcu sa osôb, ktoré dobrovoľne vstúpili do vozidla, ktoré spôsobilo škodu, ak sa preukáže, že vedeli, že vozidlo nebolo poistené.²⁹ Nezdá sa preto vhodné zaviesť implicitné obmedzenia poistného krytia, ktoré je priznané cestujúcim.

27 — Čo sa týka problémov konkrétneho určenia vodiča, pozri vysoko inštruktívnu štúdiu Centra pre spotrebiteľské právo univerzity v Louvain venovanú situácii v belgickom práve: „La notion de conducteur sous l'empire de la loi du 21 novembre 1989“ („Pojem vodič podľa zákona z 21. novembra 1989“), Forum de l'assurance 2006.

28 — Článok 2 ods. 1 druhý pododsek druhej smernice.

29 — Článok 1 ods. 4 tretí pododsek druhej smernice.

48. Čo sa týka neexistencie krytia osôb dobrovoľne sa vystavujúcich nebezpečenstvu, ktorého si mali byť podľa stanoviska prijateho írskou vládou vedomé, je vhodné citovať vec *Candolin*³⁰ týkajúcu sa ustanovenia fínskeho práva umožňujúceho znížiť odškodnenie cestujúceho — na základe chyby, ktorá prispela k vzniku škody — v prípade, ak sa vodič vozidla nachádzal v stave opilstosti. Súdny dvor po tom, čo zdôraznil, že prvé tri smernice o poistení prevádzky motorových vozidiel nevedli k harmonizácii pravidiel občianskoprávnej zodpovednosti v oblasti dopravných nehôd, usúdil, že takéto pravidlá nemôžu obmedziť potrebný účinok týchto smerníc. Pripustil takéto obmedzenie v prípade, ak právo na odškodnenie obete bolo obmedzené na základe všeobecných a abstraktných kritérií, a nie na základe individuálneho posúdenia jeho konania. Prenesené na túto vec, bez ohľadu na skutočnosť, že dotknuté ustanovenia vnútroštátneho práva sa netýkajú právnej úpravy občianskoprávnej zodpovednosti, táto úvaha môže znamenať, že poisťné krytie určitých kategórií prepravovaných osôb nemôže byť obmedzené ani vylúčené na základe dôvodov spočívajúcich v abstraktnej nebezpečnosti ich konania.

49. Konečne, aj keď sa predmetná smernica nepoužíja na konanie vo veci samej, je nutné konštatovať, že smernica 2005/14 tiež prijala reštriktívny prístup voči obmedzeniam poisťného krytia poskytnutého cestujúcim. Člá-

nok 1 tretej smernice zmenený a doplnený smernicou 2005/14³¹ stanovuje, že „členské štáty vykonajú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa každé zákonné alebo zmluvné ustanovenie obsiahnuté v poistení, ktoré vylučuje cestujúceho z takeého krytia na základe toho, že vedel alebo mal vedieť, že vodič vozidla bol v čase nehody pod vplyvom alkoholu alebo inej omamnej látky, považovalo za neplatné, pokiaľ ide o nároky na náhradu škody takeého cestujúceho“. Toto ustanovenie je odôvodnené skutočnosťou, že cestujúci „obyčajne nedokáže správne zhodnotiť hladinu intoxikácie vodiča“.³²

b) Účel článku 1 tretej smernice

50. Je vhodné zistiť, či účel článku 1 tretej smernice potvrdzuje vyššie uvedené pripomienky vyslovené na základe znenia tohto článku a jeho normatívneho kontextu.

51. Čo sa týka krytia cestujúcich povinným poistením prevádzky motorového vozidla,

30 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 23.

31 — Už citovaná v poznámke pod čiarou 9.

32 — Pätnáste odôvodnenie smernice 2005/14.

tretia smernica značne zmenila právo Spoločenstva. Vo veci Withers týkajúcej sa obdobných skutočností, ako sú v konaní vo veci samej, Súdny dvor rozhodol o prvej a druhej smernici, že „nebráni zachovaniu vnútroštátnej právnej úpravy, ktorá nestanovuje, že povinné poistenie občianskoprávnej zodpovednosti vyplývajúcej z prevádzky motorových vozidiel pokrýva ujmu na zdraví cestujúcich prepravovaných v časti iného vozidla, ako je veľké vozidlo verejných služieb, iba ak táto časť vozidla nebola projektovaná ani konštruovaná s miestami na sedenie pre cestujúcich“, pretože členské štáty zostali príslušné pre stanovenie úrovne krytia cestujúcich.³³

52. Táto judikatúra sa nezdá byť určujúca v prejednávanej veci, keďže cieľom tretej smernice je vyplniť „medzery v oblasti povinného poistného krytia cestujúcich motorových vozidiel v určitých členských štátoch“³⁴ tým, že rozšíri povinné poistné krytie stanovené v článku 3 ods. 1 prvej smernice na „všetkých cestujúcich okrem vodiča“.³⁵

53. Na tomto mieste je vhodné poznamenať, že toto rozšírenie vedie k ochrane „zvlášť

zraniteľnej kategórie potenciálnych obetí“.³⁶ Ako správne pripomenula Komisia, táto zraniteľnosť existuje u všetkých prepravovaných osôb. Posúdenia Komisie týkajúce sa nevyhnutnosti zvýšenej úrovne ochrany spotrebiteľa, ako bola uvedená v trinástom odôvodnení, nie sú naopak vôbec presvedčivé, pretože požiadavka ochrany spotrebiteľa nemôže prehliadať konanie prepravovanej osoby, pokiaľ sa táto dobrovoľne vystavuje nebezpečenstvu.

54. So zreteľom na skutočnosť, že úlohou tretej smernice bola harmonizácia obsahu a rozsahu povinného poistenia občianskoprávnej zodpovednosti pri prevádzke motorového vozidla, je potrebné vziať do úvahy, že pojem cestujúci uvedený v článku 1 tretej smernice musí byť vykladaný jednotným spôsobom na úrovni Spoločenstva. Neexistencia takéhoto jednotného výkladu by mohla mať za následok práve pretrvanie tých medzier, ktoré mala tretie smernica odstrániť.

55. V tomto ohľade je vhodné uviesť, že výklad navrhovaný írskou vládou by mohol zaviesť nové rozdiely medzi členskými štátmi. Ak by pojem cestujúceho bol

33 — Pozri bod 18 uznesenia už citovaného v poznámke pod čiarou 12.

34 — Piate odôvodnenie tejto smernice.

35 — Pozri k tomuto bodu rozsudok Mendes Ferreira, už citovaný v poznámke pod čiarou 16, bod 34.

36 — Piate odôvodnenie tretej smernice.

v konečnom dôsledku obmedzený na cestujúcich používajúcich miesta určené na ich prepravu, mohlo by to viesť k rozdielom na ujmu takýmto cestujúcim.³⁷

56. V tomto kontexte sa zdá byť náročné urobiť pojem cestujúceho v zmysle článku 1 tretej smernice závislým od konania obete dopravnej nehody. V skutočnosti zohľadnenie nebezpečnosti konania obete dopravnej nehody, ktorá nastúpila alebo nenastúpila do vozidla podliehajúceho povinnému poisteniu, spadá do právnej úpravy občianskoprávnej zodpovednosti, a nie do pôsobnosti priamej žaloby poškodeného proti poisťovateľovi občianskoprávnej zodpovednosti alebo, v prípade neexistencie poisťovateľa, subjektu uvedenému v článku 1 ods. 4 druhej smernice. Poisťovateľ alebo uvedený subjekt môžu uplatniť nárok voči osobe, ktorej konanie prispelo k vzniku škody.

ného stanoviska Rady, uvedené v už citovanom liste zo 4. mája 1990, je irelevantný. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora všeobecné vyhlásenie zapísané v zápisnici Rady, ktoré nie je uvedené v znení ustanovenia sekundárneho práva, nemôže byť použité na účely jeho výkladu³⁸; v každom prípade predmetné vyhlásenie predpokladá iba obmedzenie „odškodnenia cestujúceho“, pokiaľ cestujúci prispel k vzniku jeho škody. Zdá sa, že toto vyhlásenie smeruje k úprave pravidiel občianskoprávnej zodpovednosti a nemôže obmedziť rozsah ustanovení práva Spoločenstva zaručujúci jednotný rozsah poistnej záruky — bez obmedzenia, okrem výslovne stanovenej výnimky závislej od konania cestujúceho.

c) Záver

57. Konečne odkaz použitý írskou vládou na spoločné vyhlásenie Rady a Komisie zapísané v zápisnici Rady v okamihu prijatia spoloč-

58. Článok 1 smernice Rady 90/232/EHS musí byť vykladaný v tom zmysle, že bráni tomu, aby členský štát ponechával vnútroštátne právne predpisy stanovujúce výnimku z povinného poistenia občianskoprávnej zodpovednosti za ujmu na zdraví, ktorú utrpeli jednotlivci cestujúci v takých častiach

37 — Pozri, napríklad vo Francúzsku, článok A211-3 Poistného zákonníka: „za prepravu vykonanú za podmienok dostatočnej bezpečnosti je považovaná: a) čo sa týka osobných vozidiel,... pokiaľ sú cestujúci prepravovaní vo vnútri vozidiel; b) čo sa týka úžitkových vozidiel, pokiaľ sa prepravované osoby posadili buď vo vnútri kabíny, alebo na plošine vybavenej bočnicami alebo vo vnútri uzatvorenej karosérie a pokiaľ ich počet nepresiahne osem okrem vodiča... Na účely predchádzajúcich ustanovení sa deti mladšie desiat rokov počítajú polovične...“ (kurzívou zvýraznila generálna advokátka).

38 — Pozri rozsudky už citované v poznámke pod čiarou 21.

vozidla, ktoré neboli projektované, ani konštruované so sedadlami pre cestujúcich.

C — O druhej prejudiciálnej otázke

59. Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či článok 1 tretej smernice priznáva jednotlivcom práva, ktorých sa môžu dovolávať priamo pred vnútroštátnymi súdmi.

1. Zhrnutie argumentácie účastníkov konania

60. Pani Farrell a Komisia tvrdia, že článok 1 tretej smernice priznáva práva, ktorých sa jednotlivci môžu priamo dovolávať pred vnútroštátnymi súdmi. Naproti tomu írská vláda a MIBI tvrdia, že táto smernica bola prebratá riadne, a preto je táto otázka bezpredmetná.

61. Pani Farrell zdôrazňuje, že ak povinnosti uložené členským štátom sú dostatočne jasné a presné, smernica môže mať priamy účinok. Zastáva názor, že skutočnosť, že podľa

Súdneho dvora je to tak v prípade tretej smernice, vyplýva zo znenia už citovaného uznesenia Withers. Podľa nej okolnosť, že v bode 20 tohto uznesenia³⁹ sa Súdny dvor nevyslovil v zmysle, že tretia smernica nemá potrebné znaky pre to, aby mala priamy účinok, dokazuje, že iba dátum, kedy k nehode došlo, zabránil použitiu tretej smernice. Pani Farrell zastáva názor, že je vhodné odpovedať na druhú prejudiciálnu otázku v zmysle, že „článok 1 tretej smernice priznávajúci práva dostatočne presne a jasne môže mať priamy účinok“.

62. Írská vláda, podporená MIBI, zastáva názor, že nie je nevyhnutné domáhať sa priameho účinku tretej smernice, pretože riadne prebrala túto smernicu. Bez ohľadu na tento postoj tvrdí, že takýto priamy účinok nijako nevyplyva z už citovaného uznesenia Withers. MIBI popiera, že je štátnou inštitúciou v zmysle kritérií uvedených v rozsudku Foster⁴⁰: odkazuje v tomto ohľade na svoju súkromnoprávnú formu a na skutočnosť, že vykonáva svoje právomoci v oblasti povinného poistenia motorových vozidiel podľa dohody dobrovoľne uzatvorenej so štátom.

39 — „Nehoda, ktorá je príčinou sporu vo veci samej, však nastala... pred uplynutím lehoty na prebratie stanovenej treťou smernicou pre Írsko... . Tejto smernice sa účastníci konania nemôžu dovolávať vo veci samej pred vnútroštátnym súdom.“

40 — Rozsudok z 12. júla 1990, Foster, C-188/89, Zb. s. I-3313, bod 18.

63. Komisia za seba pripomína, že jednotlivci sa môžu dovolávať priamo ustanovení smernice proti členskému štátu, pokiaľ sú nepodmienečne a dostatočne presné. Podľa Komisie vyvstáva v dôsledku toho predbežná otázka, či je MIBI štátnou inštitúciou v zmysle kritérií uvedených v rozsudku Foster⁴¹. Pre takéto označenie musí byť MIBI organizáciou alebo ustanovizňou, ktorá je podriadená právomoci a kontrole štátu alebo disponuje výnimočnými právomocami v porovnaní s právomocami vyplývajúcimi z pravidiel používaných medzi jednotlivcami. Komisia tvrdí, že s ohľadom na zvláštnu verejnoprávnu úlohu MIBI je potrebné MIBI považovať za štátnu inštitúciu. Poukazuje tiež na rozsudok Circuit Court (Írsko), ktorý dospel k podobnému záveru.⁴²

Dodáva, že článok 3 ods. 1 prvej smernice istotne ponecháva členským štátom určitú právomoc pri posúdení spôsobu organizácie ich režimu povinného poistenia, táto právomoc posúdenia je podľa nej čisto organizačná a nedotýka sa rozsahu základnej povinnosti poistenia. Komisia navrhuje Súdnemu dvoru, aby rozhodol, že článku 1 tretej smernice sa môžu priamo dovolávať jednotlivci pred vnútroštátnymi súdmi.

2. Posúdenie

64. Podľa Komisie zostáva iba overiť, či znenie článku 1 tretej smernice je nepodmienečné a dostatočne presné na to, aby sa ho bolo možné dovolávať voči MIBI. Konštatuje, že tento článok uvádza, že povinné poistenie pokrýva zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúcu z prevádzky vozidla s výslovným vylúčením tých osôb, ktoré sú vedome prepravované v odcudzenom vozidle. Komisia zastáva názor, že predmetný článok umožňuje identifikovať zároveň oprávnené osoby, ako aj typ zodpovednosti, ktorá má byť krytá povinným poistením.

65. S ohľadom na skutočnosti vo veci samej sa zdá, že vnútroštátny súd sa pýta, či sa žalobkyňa môže dovolávať článku 1 tretej smernice s cieľom obísť ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré vylučujú z povinnej poistnej záruky — a v dôsledku toho i z poskytovaného plnenia MIBI — osoby prepravované v akejkoľvek časti vozidla, ktorá nie je projektovaná ani konštruovaná so sedadlami pre cestujúcich.

41 — Rozsudok už citovaný v poznámke pod čiarou 40.

42 — Rozsudok z 29. októbra 1999, Dublin Bus proti MIBI.

66. Podľa judikatúry⁴³ sa jednotlivec môže voči štátu odvolávať iba na nepodmienečné a dostatočne presné ustanovenia smernice.

týka cestujúcich, ktorých definícia vyplýva výlučne z práva Spoločenstva, ich právna situácia môže byť definovaná s ohľadom na tri po sebe nasledujúce generácie smerníc.

67. Článok 1 tretej smernice stanovuje, že povinné poistenie „pokrýva zodpovednosť za ujmu na zdraví spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča vyplývajúcu z prevádzky vozidla“, s jedinou výnimkou tých osôb, ktoré sú vedome prepravované v odcudzenom vozidle. Vzhľadom na to, že predmetný článok umožňuje identifikovať tak oprávnené osoby, ako aj druh zodpovednosti, ktorá je krytá povinným poistením, zdá sa, že priznáva dotknutým jednotlivcom nepodmienečné a dostatočne jasné právo. Tento záver nemôže byť spochybnený okolnosťou, že článok 1 tretej smernice odkazuje na článok 3 ods. 1 prvej smernice, ktorá ukladá členským štátom prijať „všetky primerané opatrenia, aby... občianskoprávna zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území [bola] pokrytá poistením“. Teda aj keď jednotlivé smernice ponechali členským štátom určitú voľnosť na účely použitia ich ustanovení v oblasti povinného poistenia motorových vozidiel, nič to nemení na tom, že upresnili obsah a rozsah povinného poistenia občianskoprávnej zodpovednosti pri prevádzke motorového vozidla; čo sa

68. Pretrváva zvláštna ťažkosť vyplývajúca v tomto prípade z toho, že vozidlo podieľajúce sa na nehode nebolo poistené a že obeť, pani Farrell, požadovala odškodnenie u MIBI ako štátneho orgánu v zmysle článku 1 ods. 4 druhej smernice.

69. Čo sa týka súkromnoprávnej ustanovizne, ktorej členmi sú poisťovacie spoločnosti podnikajúce v Írsku na trhu poistenia motorových vozidiel a ktorá je spojená so štátom súkromnoprávnou dohodou⁴⁴ s cieľom zaručiť úlohy organizácie stanovenej v článku 1 ods. 4 druhej smernice, je vhodné stanoviť, či MIBI môže byť považovaná za štátnu inštitúciu v zmysle kritérií uvedených v rozsudku Foster⁴⁵. Podľa Súdneho dvora „osoby podliehajúce súdnej právomoci sa [môžu] odvolávať na nepodmienečné a dostatočne presné ustanovenia smernice voči organizácii alebo ustanovizni..., ktoré sú podriadené právomoci a kontrole štátu alebo [disponujú] výnimočnými právomocami v porovnaní s právomocami vyplývajúcimi

43 — Pozri napríklad rozsudok z 19. januára 1983, Becker, 8/81, Zb. s. 53.

44 — Dohoda z 21. decembra 1988 medzi MIBI a ministerstvom životného prostredia.

45 — Už citované v poznámke pod čiarou 40, bod 18.

z pravidiel používaných medzi jednotlivcami.“ Z toho podľa Súdneho dvora vyplýva, že „v každom prípade medzi ustanovizne, voči ktorým je možné uplatniť ustanovenia smernice, ktoré môžu mať priame účinky, patrí organizácia, ktorá bez ohľadu na jej právnu formu bola na základe aktu vydaného orgánom verejnej moci poverená plniť, pod kontrolou tohto orgánu, službu verejného záujmu a ktorá disponuje pre tento účel výnimočnými právomocami v porovnaní s právomocami vyplývajúcimi z pravidiel používaných medzi jednotlivcami“.⁴⁶

70. Otázka má osobitný význam, pretože právny rámec Spoločenstva vo veci poistenia motorových vozidiel sa včleňuje do staršieho systému,⁴⁷ v ktorom bol veľký priestor ponechaný podnikateľom v poisťovníctve na účely zriadenia národných kancelárií a národných záručných fondov motorových vozidiel, takže právny rámec Spoločenstva je vykonávaný prostredníctvom štruktúr súkromného práva.

71. S ohľadom na nedostatok informácií o MIBI dodaných vnútroštátnym súdom sa zdá byť náročné súčasne potvrdiť, že MIBI je

podriadená právomoci alebo kontrole štátu a nie je isté, či disponuje výnimočnými právomocami v porovnaní s právomocami vyplývajúcimi z pravidiel používaných medzi jednotlivcami. Naproti tomu nikto nepopiera, že MIBI prevzala na seba funkcie poverenej organizácie v zmysle článku 1 ods. 4 druhej smernice, zodpovednej za odškodnenie obetí nehôd spôsobených neidentifikovanými alebo nepoistenými vozidlami. Táto úloha má verejnoprávny charakter, keďže je stanovená priamo druhou smernicou, kontrola štátu je vykonávaná prostredníctvom povolenia predmetnej organizácie⁴⁸ — v tomto prípade obsiahnutého v dohode.

72. Na záver sa mi zdá, že MIBI môže byť prirovnávaná k štátu ako poverená organizácia v zmysle článku 1 ods. 4 druhej smernice zodpovedná za úlohy zverené týmto organizáciám druhou smernicou, takže jednotlivci sa môžu priamo dovolávať článku 1 tretej smernice pred vnútroštátnymi súdmi.

46 — Rozsudok už citovaný, bod 20.

47 — Pozri bod 23 a nasl. vyššie.

48 — O otázke stotožnenia súkromnej ustanovizne, ktorá je podnikateľského typu, so štátom pozri WERNICKE, S.: *Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht*. Baden-Baden 2002, s. 186 a nasl. Autor považuje za stotožnenie takú situáciu, v ktorej je jednotlivec poverený zabezpečiť verejnú funkciu patriacu štátu podľa práva Spoločenstva, zatiaľ čo vo vnútroštátnom práve príslúcha výkon tejto úlohy iba dotknutému jednotlivcovi (pozri c. d., s. 190). Autor však pripúšťa stotožnenie iba v nevyhnutnej miere na účely výkonu verejnej úlohy. S týmto riešením je možné súhlasiť, pretože zaručuje možnosť dovoliť sa presných a nepodmienečných ustanovení sekundárneho práva vo všetkých členských štátoch bez ohľadu na povahu organizácie zvolenej štátom na účely zabezpečenia verejnej úlohy stanovenej právom Spoločenstva.

V — Návrh

73. S ohľadom na vyššie uvedené úvahy sa Súdnemu dvoru navrhuje odpovedať na otázky vnútroštátneho súdu takto:

1. Článok 1 smernice Rady 90/232/EHS musí byť vykladaný v zmysle, že bráni tomu, aby členský štát ponechával vnútroštátne právne predpisy stanovujúce výnimku z povinného poistenia občianskoprávnej zodpovednosti za ujmu na zdraví, ktorú utrpeli jednotlivci cestujúci v takých častiach vozidla, ktoré neboli projektované ani konštruované so sedadlami pre cestujúcich.
2. Článku 1 smernice Rady 90/232/EHS sa jednotlivci môžu dovolávať priamo pred vnútroštátnymi súdmi.