

STANOVISKO GENERÁLNÍ ADVOKÁTKY

CHRISTINE STIX-HACKL

přednesené dne 5. října 2006¹

I – Úvod

1. V tomto řízení o předběžné otázce se po Soudním dvoru požaduje, aby odpověděl na otázku, zda v oblasti povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel může být osoba považována za „cestující“ ve smyslu článku 1 směrnice Rady 90/232/EHS², jestliže je poškozená dopravní nehodou, při níž se přepravovala ve vozidle, které nebylo ani určeno k přepravě cestujících ani vybaveno sedadly určenými k takovému použití. Svou druhou otázkou se předkládající soud mimo jiné táže Soudního dvora na možnost procesních subjektů dovolávat se před vnitrostátním soudem práv, která jim přiznává článek 1 směrnice 90/232.

1 – Původní jazyk: francouzština.

2 – Třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 129, s. 33; Zvl. vyd. 06/01, s. 249, dále jen „třetí směrnice“).

II – Právní rámec

A – Právo Společenství

2. Podle článku 1 směrnice Rady 72/166/EHS³ se vozidlem rozumí „jakékoli motorové vozidlo určené k pohybu po souši, s mechanickým pohonem, nepohybující se však po kolejích, a jakékoli přípojné vozidlo, ať již připojené či nepřipojené“.

3. Článek 3 odst. 1 první směrnice stanoví:

„Každý členský stát přijme veškerá nezbytná opatření [...] aby zajistil, že občanskoprávní

3 – Směrnice Rady ze dne 24. dubna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. L 103, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 10, dále jen „první směrnice“).

odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, [je] kryta pojištěním. Rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí se určí na základě těchto opatření.“

— osobami bez řidičského průkazu, který by jim dovoľoval řídit dotyčné vozidlo,

4. Článek 2 odst. 1 druhé směrnice Rady 84/5/EHS⁴ stanoví:

nebo

„Každý členský stát přijme potřebná opatření k zabezpečení toho, aby pro účely čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS bylo ve vztahu k nárokům třetích osob poškozených nehodou považováno za neplatné jakékoli zákonné ustanovení či smluvní ujednání obsažené v pojistce vydané podle čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS, které z pojištění vylučuje užívání či řízení vozidel

— osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla.

— osobami, které k tomu nejsou výslovně či nepřímou oprávněny,

Ustanovení či ujednání uvedená v první odrážce však lze uplatnit vůči osobám, které do vozidla, jež věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobilo, dobrovolně nastoupily, může-li pojistitel prokázat, že věděly o tom, že vozidlo bylo odcizeno.

nebo

4 — Druhá směrnice Rady ze dne 30. prosince 1983 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 8, s. 17, dále jen „druhá směrnice“).

Členské státy nemusí v případě nehod, k nimž dojde na jejich území, první pododstavec použít, nakoľik může poškozený

obdržet náhradu škody od orgánu sociálního zabezpečení.“

vzhledem k tomu, že poškozeným z nehod motorových vozidel by mělo být zaručeno srovnatelné zacházení nezávisle na tom, ve které oblasti Společenství k nehodám dojde;

5. Podle druhého, třetího, čtvrtého a pátého bodu odůvodnění třetí směrnice:

vzhledem k tomu, že v některých členských státech existují mezery, zejména pokud jde o povinnou pojistnou ochranu přepravovaných osob; že by se tyto mezery měly odstranit, aby byla chráněna tato zvláště zranitelná kategorie potenciálních poškozených;

„Vzhledem k tomu, že článek 3 směrnice 72/166/EHS ukládá každému členskému státu přijmout veškerá nezbytná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním; že rozsah pojištěné odpovědnosti a podmínky pojistného krytí mají být určeny na základě těchto opatření;

[...]“

6. Podle článku 1 třetí směrnice:

vzhledem k tomu, že směrnicí 84/5/EHS [...] se rozdílly v úrovni a obsahu povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti v jednotlivých členských státech značně zmenšily; že však u odpovídajícího pojistného krytí ještě stále existují významné rozdílly;

„Aniž je dotčen čl. 2 odst. 1 druhý pododstavec směrnice 84/5/EHS, kryje pojištění uvedené v čl. 3 odst. 1 směrnice 72/166/EHS odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla.

Pro účely této směrnice se „vozidlem“ rozumí vozidlo, jak je vymezeno v článku 1 směrnice 72/166/EHS.“

platit kterékoli osobě (s výjimkou vyloučených osob) z důvodu náhrady škody či nákladů vzniklých v důsledku újmy na zdraví nebo na majetku, kterou uživatel způsobil z nedbalosti provozem vozidla [...]“

B – Vnitrostátní právo

7. § 56 Road Traffic Act z roku 1961 (zákon o silničním provozu, dále jen „1961 Act“) stanoví povinnost uzavřít pojištění vztahující se k provozu vozidla následovně:

„(1) Osoba (dále jen „uživatel“) může na veřejném místě provozovat mechanicky poháněné vozidlo, nese-li za škody způsobené z nedbalosti užíváním vozidla odpovědnost pojistitel provozu motorového vozidla nebo osoba osvobozená od povinnosti a nebo, je-li platně sjednána:

- (a) schválená pojistná smlouva, na jejímž základě jsou uživatel nebo jiná osoba, která může být odpovědná za škodu způsobenou z nedbalosti provozem vozidla uživatele, pojištění na jakoukoliv částku bez omezení [...], kterou by byl uživatel nebo jeho zástupce povinen

8. Ustanovení § 65 odst. 1 písm. a) 1961 Act, které bylo vloženo předpisem Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992 (dále jen „Regulation 1992“), definuje vyloučenou osobu následovně:

„(a) Každý, kdo se domáhá náhrady škody na zdraví, kterou utrpěl uvnitř mechanicky poháněného vozidla nebo na něm [...] ke kterému se příslušný dokument vztahuje, jiném než mechanicky poháněném vozidle nebo vozidlech, tvořících kombinaci vozidel ve třídě, která je pro účely tohoto odstavce stanovena nařízením ministra, a to za podmínky, že uvedená nařízení nerozšíří povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti kryjící cestující o:

- (i) jakoukoliv část mechanicky poháněného vozidla, jiného než velkého

vozidla veřejných služeb, ledaže je tato část vozidla navržena [...] a vyrobená se sedadly pro cestující;

(b) motocykly navržené a vyrobené se sedadly pro cestující.

[...]“

(2) Odstavec 1 písm. a) tohoto článku nabývá účinnosti dne 31. prosince 1995.

9. Na základě pravomoci, udělené ministru § 5 a § 65 odst. 1 písm. a) 1961 Act, schválil ministr Regulation 1992, jehož článkem 4 se vkládá do Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (dále jen „Regulations 1962“) nový článek 6, který zní:

(3) Odstavec 1 písm. b) tohoto článku nabývá účinnosti dne 31. prosince 1998.“

„(1) Vozidla se pro účely § 65 odst. 1 písm. a) Act rozumí:

(a) vozidla, jiná než motocykly, navržená a vyrobená se sedadly pro cestující;

10. Předkládající soud upřesňuje, že ze vzájemného spojení § 56 a § 65 odst. 1 písm. a) v 1961 Act vyplývá, že osoba provozující vozidlo musí uzavřít schválené pojištění, jež kryje její odpovědnost za újmu na zdraví, kterou ve vozidle utrpěly jiné dopravující se osoby než vyloučené osoby. Vyloučené osoby jsou takové, které požadují náhradu škody, kterou utrpěly, když se nacházely ve vozidle jiného druhu, než který je uveden v nařízení ministra. Co se týče vozidel uvedených v nařízení ministra, existuje totiž povinnost uzavřít povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu

způsobenou osobám dopravujícím se v těchto vozidlech. Ministr při určování vozidla nebo třídy vozidel však nemá pravomoc rozšířit povinnost uzavřít pojištění za škodu způsobenou osobám dopravujícím se v jakékoli části takového vozidla nebo třídy vozidel, která nebyla ani navržena ani vyrobena se sedadly pro cestující.

III – Skutkový stav a průběh věci v původním řízení, předběžné otázky

11. Paní Farrell se dne 26. ledna 1996 stala obětí dopravní nehody vozidla, ve kterém cestovala. Vlastník a řidič vozidla, pan Whitty, ztratil kontrolu nad vozidlem, které narazilo do zdi. Tímto vozidlem byla dodávka, která nebyla ani navržena ani vyrobena k převozu cestujících v zadní části, a proto vozidlo ani nebylo vybaveno zadními sedadly. V době nehody seděla paní Farrell na podlaze zadní části vozidla, tj. v části vozidla, která nebyla vybavena sedadly.

12. Po nehodě vyšlo najevo, že pan Whitty nebyl pojištěn. Paní Farrell se proto snažila získat odškodnění od MIBI, a to v souladu

s dohodou uzavřenou v roce 1998 s ministerstvem životního prostředí (dále jen „dohoda“). Touto dohodou se MIBI zavázalo odškodňovat poškozené dopravními nehodami, na nichž se účastní řidiči, kteří nesplnili povinnost uzavřít povinné pojištění, kterou jim ukládá 1961 Act.

13. MIBI však odmítla E. Farrell odškodnit z důvodu, že se dopravovala v části vozidla, která nebyla ani navržena ani vyrobena k převozu cestujících. MIBI měla za to, že odpovědnost za škodu na zdraví způsobenou žalobkyni není tedy odpovědností, pro níž bylo na základě 1961 Act pojištění povinné, proto se dohoda nepoužije a MIBI není povinna ani odškodnit E. Farrell ani se podřídit jakémukoli rozhodnutí, které by na návrh E. Farrell bylo vydáno v neprospěch A. Whittyho.

14. V září roku 1997 E. Farrell podala návrh na zahájení řízení proti všem žalovaným v původním řízení. V červenci roku 2001 bylo vydáno rozhodnutí odsuzující A. Whittyho. Vyčíslení škod bylo odloženo na okamžik, kdy bude rozhodnuto ve věci samé.

15. Svoji argumentací se žalobkyně snažila dosáhnout vydání rozsudku, jímž by soud

určil, že vnitrostátní právní úprava, která byla platná v době nehody, správně neprovedla všechna relevantní ustanovení první směrnice ve znění třetí směrnice, konkrétně pak článek 1 této třetí směrnice. Orgány, které se účastnily řízení, a MIBI před vnitrostátním soudem odmítly myšlenku, že vnitrostátní opatření platná v době nehody neprováděla správně ustanovení článku 1 třetí směrnice. Uvedené orgány tvrdily, že i když ustanovení vnitrostátního práva nevyžadovala povinné pojištění k pokrytí občanskoprávní odpovědnosti ve vztahu k cestujícím nacházejícím se v jakékoli části mechanicky poháněného vozidla, jiného než velkého vozidla veřejných služeb, ledaže je předmětná část navržena a vyrobena se sedadly pro cestující, byla relevantní ustanovení směrnice provedena odpovídajícím a přípustným způsobem; relevantní ustanovení práva Společenství totiž podle nich dovolují, aby se povinnost pojistit občanskoprávní odpovědnost nerozšiřovala na cestující nacházející se v uvedené části vozidla.

dne 14. května 1990 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel, zavést ode dne 31. prosince 1995, tj. data, do kterého Irsko mělo povinnost provést ustanovení uvedené třetí směrnice ohledně cestujících v jiných vozidlech než na motocyklech, povinné pojištění, co se týče občanskoprávní odpovědnosti za škody na zdraví osob cestujících v takové části motorového vozidla, která nebyla navržena a vyrobena se sedadly pro cestující?

- 2) V případě kladné odpovědi na první otázku, priznává článek 1 třetí směrnice práva jednotlivcům, kterých se mohou přímo dovolávat před vnitrostátními soudy?“

16. Za těchto podmínek High Court of Ireland položil Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

IV – Právní rozbor

A – Úvodní poznámky

„1) Mělo Irsko povinnost na základě článku 1 třetí směrnice Rady 90/232/EHS ze

17. Projednávaná věc se vztahuje k právní úpravě Společenství v oblasti povinného

pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel. Tato právní úprava je založena na několika směrnicích, jejichž cílem je usnadnit provoz vozidel mezi členskými státy.

18. První směrnice tak ohledně motorových vozidel stanovila povinnost uzavřít pojištění občanskoprávní odpovědnosti spojené s jejich provozováním za účelem pokrytí škody na zdraví. Pojistná ochrana se tedy musela vztahovat na škodu způsobenou na území ostatních členských států podle právních předpisů platných v těchto státech.

19. Záměrem druhé směrnice je snížit rozdíly mezi členskými státy ohledně úrovně a obsahu povinného pojištění odpovědnosti tím, že stanovuje zejména minimální výši pojistné ochrany. Povinné pojištění mimo jiné musí pokrývat jak škodu na zdraví, tak škodu na majetku. Druhá směrnice mimo jiné stanoví nepoužitelnost smluvních ustanovení vůči poškozeným třetím osobám, podle nichž je pojistná ochrana vyloučena v případě užití vozidla nebo jeho řízení osobou k tomu neoprávněnou, osobami bez řidičského průkazu nebo osobami porušujícími zákonem stanovené technické podmínky týkající se stavu a bezpečnosti dotyčného vozidla⁵. Konečně druhá směrnice

ukládá povinnost zřídit garanční fond, jehož cílem je hradit škody na majetku nebo škody na zdraví, které byly způsobeny nezjištěným nebo nepojištěným vozidlem⁶.

20. Záměrem třetí směrnice je rovněž snížit rozdíly mezi členskými státy, zejména odstraněním mezer v povinné pojistné ochraně cestujících⁷. Třetí směrnice rovněž obsahuje ustanovení o územním rozsahu pojistné ochrany, jakož i přístupu ke garančnímu fondu.

21. Čtvrtá směrnice⁸, která se nepoužije na skutkový stav ve věci in původním řízení, se týká hlavně vyřizování nároků v důsledku dopravních nehod mimo hranice státu původu poškozeného. K tomu, aby se usnadnilo jednání poškozené třetí osobě ve státě jejího bydliště nebo sídla, umožňuje jí tato směrnice uplatnit svůj nárok u škodního

5 — Čl. 2 odst. 1 druhé směrnice.

6 — Čl. 1 odst. 4 druhé směrnice.

7 — Viz zvláště pátý bod odůvodnění třetí směrnice: „že v některých členských státech existují mezery, zejména pokud jde o povinnou pojistnou ochranu přepravovaných osob; že by se tyto mezery měly odstranit, aby byla chráněna tato zvláště zranitelná kategorie potenciálních poškozených“.

8 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES ze dne 16. května 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a o změně směrnic Rady 73/239/EHS a 88/357/EHS (Čtvrtá směrnice o pojištění motorových vozidel) (Úř. věst. L 181, s. 65; Zvl. vyd. 06/03, s. 331, dále jen označena „čtvrtá směrnice“).

zástupce, kterého v tomto státě jmenovala pojišťovna osoby, která odpovídá za škodu.

s bydlištěm v jeho zemi, a jednak zamezit, aby řidiči museli uzavírat pojistnou smlouvu na hranicích všech zemí, do kterých směřují.

22. Konečně směrnice 2005/14/ES⁹ aktualizuje a vylepšuje systém Společenství pojištění motorových vozidel tím, že zejména rozšiřuje přímý nárok, stanovený čtvrtou směrnicí, na všechny poškozené.

24. Systém zelené karty se opírá o národní kanceláře¹⁰, které jednak nesou odpovědnost za správu a vyřizování nároků vyplývajících z nehod způsobených zahraničními řidiči a jednak garantují potvrzení o pojištění vozidla („zelená karta“), které vystavují členské pojišťovny svým pojištěncům.

23. Je třeba poznamenat, že právní úprava Společenství je od počátku včleněna do staršího právního rámce, a sice systému zelené karty, vytvořeného dne 1. ledna 1953 pod záštitou Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů a provozovaného Radou kancelářů, orgánem ustaveným v Londýně roku 1949. Cílem tohoto systému je jednak dbát, aby poškozený dopravní nehodou nemusel nést následky proto, že majetková či nemajetková újma, kterou utrpí, vznikla z důvodu chyby zahraničního řidiče, a nikoli řidiče

25. Stručně řečeno, je třeba vycházet z toho, že právo Společenství zavedlo povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti vyplývající z provozu vozidla. Poškozené třetí osoby mohou uplatnit přímý postih vůči pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti a, chybí-li takový pojistitel, vůči územně příslušnému garančnímu fondu pojištění motorových vozidel. Naproti tomu právo Společenství nepřistoupilo ke sblížení pravidel občanskoprávní odpovědnosti v oblasti dopravních nehod. Za těchto podmínek vyvstává otázka, zda a v jakém rozsahu mohou pojistitel

9 — Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 11. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (Úř. věst. L 149, s. 14).

10 — Viz definice v článku 1 první směrnice: „profesní organizace vytvořená v souladu s doporučením č. 5, přijatým 25. ledna 1949 Podvýborem pro silniční dopravu při Výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů, sdružující pojišťovny, které jsou v určitém státě oprávněny provozovat pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel“.

odpovědnosti nebo garanční fond vůči poškozené třetí osobě namítat nejen neexistenci odpovědnosti pojištěného, ale také jednání poškozené třetí osoby nebo vyluky z pojistného krytí obsažené v pojistné smlouvě¹¹.

směrnice nezavazovaly členské státy k tomu, aby stanovily povinnost, aby se pojištění občanskoprávní odpovědnosti za škodu na zdraví vztahovalo na škodu způsobenou osobám dopravujícím se v části vozidla, která není ani určena k převozu cestujících, ani k tomuto účelu vybavena. Dále zdůrazňuje, že článek 1 třetí směrnice změnil povinnosti členských států v oblasti povinného pojištění tak, že jim uložil, aby pojištění krylo všechny cestující ve vozidlech. Třetí směrnice tedy v této otázce neponechává žádný prostor pro uvážení členskými státy.

B – K první předběžné otázce

1. Shrnutí argumentace účastníků sporu

26. Elaine Farrell a Komise se v zásadě domnívají, že článek 1 třetí směrnice vyžaduje, aby povinné pojištění pokrývalo ve všech členských státech škody způsobené osobám dopravujícím se v části vozidla, která nebyla ani vyrobena k převozu cestujících ani vybavena k tomuto účelu sedadly, zatímco irská vláda a MIBI jsou opačného názoru.

27. Elaine Farrell připomíná, přičemž odkazuje na rozsudek Withers¹², že první a druhá

28. Paní Farrell uvádí, že pojem „cestující“, uvedený v článku 1 třetí směrnice, není nijak definován. Z usnesení vydaného ve věci Withers¹³ vyplývá, že cestující jsou jednotlivci dopravující se ve vozidle, ať už sedící, či nikoliv. Pokud by podle ní byl pojem „cestující“, uvedený ve třetí směrnici, vykládán tak, že označuje jen sedící osoby, nemusel by Soudní dvůr užít přídavného jména „sedící“ ve výše uvedeném usnesení. Paní Farrell mimo jiné poukazuje na to, že Soudní dvůr rovněž zmiňuje cestující v pasáži týkající se části vozidla, která není vybavena sedadly. Je zřejmé, že pokud Soudní dvůr chtěl zavést rozlišení mezi cestujícími a jinými osobami dopravujícími se ve vozidle, mohl Soudní dvůr užít pojmu „osoba“ nebo „jednotlivec“ spíše než „cestující“.

11 — Viz v tomto ohledu pravidlo uvedené výše v článku 2 odst. 1 druhé směrnice, jakož i ohledně garančního fondu článek 1 odst. 4 pododst. 3 druhé směrnice.

12 — Usnesení Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 14. října 2002, Withers (C-158/01, Recueil, s. I-8301).

13 — Výše uvedený v pozn. 12, bod 21.

29. Podle E. Farrell z toho vyplývá, že článek 1 třetí směrnice musí být vykládán tak, že ukládá členským státům, aby stanovily povinnost, že pojištění občanskoprávní odpovědnosti se vztahuje na škodu způsobenou osobám nacházejícím se v části vozidla, která nebyla ani navržena pro přepravu cestujících, ani vybavena k tomu účelu sedadly. Tento závěr není zpochybněn pasáží zápisu z jednání Rady o přijetí společného postoje ke třetí směrnici, podle něhož „co se týká odškodnění cestujících, jenž se svou odpovědností na nehodě podílí, cestujících, jejichž počet překročil povolený limit nebo cestujících, jenž je převážen ve vozidle, které není navrženo pro převoz jiných osob, než je řidič, Rada a Komise prohlašují, že ustanovení článku 1 nemá vliv na ustanovení právních řádů členských států“. Paní Farrell totiž připomíná, že podle judikatury¹⁴ za neexistence výslovného odkazu ve směrnici na prohlášení obsažené v zápisu z jednání Rady nemůže tento zápis přispět k výkladu směrnice.

30. Irská vláda se domnívá, že správně provedla třetí směrnici, neboť tato členským státům neukládá povinnost zajistit, aby povinné pojištění občanskoprávní odpovědnosti pokrývalo škody na zdraví, které utrpěly osoby nacházející se v části vozidla,

která nebyla ani navržena pro převoz cestujících, ani k tomuto účelu vybavena sedadly.

31. Protože pojem „cestující“ osoba není ve třetí směrnici definován, irská vláda se domnívá, že členským státům náleží, aby určily, které osoby dopravující se ve vozidle mohou být pro účely třetí směrnice považovány za „cestující“. Podle irské vlády pojem „cestující“ nezbytně předpokládá vozidlo vybavené sedadly a existenci sedadla pro cestujícího. Tento přístup je v souladu se záměrem Rady v době přijetí dotčené směrnice. Irská vláda mimo jiné tvrdí, že Komise uvedla, že třetí směrnice nebrání členským státům stanovit vyluky z pojistného krytí, jako jsou výjimky uvedené v Regulations 1992¹⁵.

32. Irská vláda zastává názor, že je třeba odlišit pojem „cestující“ ve smyslu článku 1 třetí směrnice od pojmu „cestující“, je-li

14 — Rozsudky ze dne 30. ledna 1985, Komise v. Dánsko (143/83, Recueil, s. 427, body 12 a 13), a ze dne 26. února 1991, Antonissen (C-292/89, Recueil 1991, s. I-745, body 17 a 18).

15 — V tomto ohledu irská vláda odkazuje na dopis ze dne 4. května 1990 pocházející od ředitele Generálního ředitelství finančních institucí a práva společnosti Evropské komise, který zejména uvádí, že je jednoznačně zřejmé, že při nepřítomnosti definice „cestující“ osoby ve směrnici mají členské státy výslovně určitou volnost určit případy, podle nichž osoba, která řídí v nebo na vozidle nebezpečným a výrobcem vozidla nepovoleným způsobem, již nemůže být považována za „cestující“ osobu.

tento pojem užít v širším smyslu k označení někoho, kdo se nachází uvnitř vozidla nebo na něm a není řidičem. Na základě diskreční pravomoci, která přísluší členským státům, jak dokresluje věc Mendes Ferreira¹⁶, je členským státům při neexistenci definice pojmu „cestující“ ve třetí směrnici dovoleno stanovit případy, kdy osoba, která nebezpečně cestuje na nebo ve vozidle způsobem, kterým nebyl výrobcem vozidla předpokládán, není považována za cestující ve smyslu článku 1 této směrnice.

33. Irská vláda mimo jiné tvrdí, že její přístup plně odpovídá požadavkům na bezpečnost. Podle ní je jedním z účelů vozidla bezpečně převézt jiné osoby, než je řidič. V tomto ohledu odkazuje irská vláda jednak na trvalou snahu zlepšit bezpečnost vozidel a jednak na požadavky jak vnitrostátního práva, tak práva Společenství, kladené na montáž a užití bezpečnostních pásů ve vozidle¹⁷. Volba Irska nevyžadovat povinné

pojištění týkající se cestujících dopravujících se v částech vozidel, které nebyly navrženy pro přepravu cestujících (např. na lžici rypadla), je tedy zcela v souladu s národní politikou v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

34. Bylo by neslučitelné s tímto přístupem připustit, aby se cestující dopravovali v částech vozidel, které nebyly navrženy pro přepravu cestujících a které nejsou vybaveny příslušnými zádržnými systémy. Z hlediska práva Společenství by bylo rovněž paradoxní zavádět směrnice o konstrukci, vybavení a užívání vozidel, s cílem standardizovat jejich bezpečnosti a vyžadovat přítomnost bezpečnostních pásů pro všechny cestující, a zároveň trvat na tom, aby osoby dopravující se v jakékoliv části vozidla, tedy i na střeše nebo pod vozidlem, byly odškodněny pojištěním, když tyto osoby samy sebe uvedly do nebezpečné situace.

16 — Rozsudek ze dne 14. září 2000, Mendes Ferreira a Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Recueil, s. I-6711).

17 — Irská vláda jako příklad uvádí směrnici Rady 76/115/EHS ze dne 18. prosince 1975 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se kotevnicích úchytných bezpečnostních pásů motorových vozidel (Úř. věst. L 24, s. 6; Zvl. vyd. 13/03, s. 52); směrnici Rady 77/541/EHS ze dne 28. června 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel (Úř. věst. L 220, s. 95; Zvl. vyd. 13/04, s. 235), ve znění směrnice Komise 90/628/EHS ze dne 30. října 1990, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 77/541/EHS (Úř. věst. L 341, s. 1), a směrnici Rady 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny (Úř. věst. L 373, s. 26; Zvl. vyd. 07/01, s. 353).

35. Komise konstatuje, že klíčovou otázkou je zejména rozsah povinnosti zavést povinnou pojistnou ochranu kryjící škody na zdraví cestujících, která vyplývá z článku 1 třetí směrnice. Upřesňuje, že situace cestujících ve vozidlech nebyla na úrovni Společen-

ství před přijetím této směrnice výslovně upravená. Naproti tomu Komise tvrdí, že uvedený článek výslovně rozšířil povinné pojistné krytí požadované čl. 3 odst. 1 první směrnice o škody na zdraví „všech osob cestujících, s výjimkou řidiče“, jak to mimo jiné vyplývá z bodu 34 rozsudku Mendes a Delgado Correia Ferreira^{18 19}.

36. Podle Komise je cílem článku 1 třetí směrnice zavést jednotný přístup k ochraně cestujících osob, což s sebou nevyhnutelně přináší potřebu definovat pojem „cestující osoba“ na úrovni Společenství. Vzhledem k tomu, že tento pojem přesto není výslovně definován ve třetí směrnici, je „cestující“ osoba jednoduše „osoba dopravující se v nebo na veřejném nebo soukromém vozidle; jakýmkoliv uživatelem, který není ani řidičem, pilotem či členem posádky“²⁰.

37. Komise připomíná, že cílem třetí směrnice je zajistit vysokou úroveň ochrany

spotřebitelů v odvětví pojištění motorových vozidel a že široká definice „cestující osoby“ umožní lépe dosáhnout tohoto cíle tím, že poskytne ochranu jakékoli osobě dopravující se ve vozidle. Dodává, že pojem „vozidlo“ je definován velmi obecně v čl. 1 odst. 1 první směrnice. Komise konstatuje, že právní úprava obsahuje zvláštní výjimku pro osoby, které dobrovolně a s plným vědomím nastoupily do vozidla, které bylo odcizeno. Naproti tomu se v této právní úpravě neuvádí nic o postavení osoby užívající vozidlo způsobem nepovoleným výrobcem vozidla, přestože lze samozřejmě tvrdit, že to vyvolává tytéž problémy veřejného pořádku.

38. Co se týká prohlášení uvedeného v zápisu z jednání Rady učiněného v době přijetí společného postoje Rady, Komise tvrdí, že takové obecné prohlášení, které není uvedeno v textu ustanovení sekundárního práva, nemůže být užito za účelem jeho výkladu²¹. Zvláště prohlášení, které je v rozporu se zněním nebo strukturou směrnice, nemůže změnit kategorii osob, která má být kryta povinným pojištěním²².

18 — Rozsudek uvedený výše v pozn. 16.

19 — „Nicméně je na místě připomenout, že i když článek 1 třetí směrnice rozšířil povinné krytí, které vyžaduje článek 3 odst. 1 první směrnice, ve znění upřesněném a doplněném druhou směrnicí, o škody na zdraví způsobené jiným cestujícím osobám než řidiči, vyplývá [...] z tohoto rozsudku, že neukládá typ občanskoprávní odpovědnosti, kterou povinné pojištění vozidla musí krýt.“

20 — Definice z New Shorter Oxford Dictionary, 1993, kterou použila Komise.

39. Komise se mimo jiné domnívá, že prohlášení nebylo výslovně učiněno s cílem

21 — Rozsudek Antonissen, výše uvedený v pozn. 14, a ze dne 10. ledna 2006, Skov a další, C-402/03, Recueil, s. I-199.

22 — Viz per analogiam výše uvedený rozsudek Skov, bod 43.

objasnit pojem „cestující osoba“ jako takový, ani s cílem objasnit v konečném důsledku rozsah povinného pojištění. Komise chápe prohlášení tak, že předvídá některé situace, v nichž odškodnění mohlo být omezeno z důvodů spojených s odpovědností poškozeného.

40. Ohledně tohoto omezení Komise poukazuje na rozsudek ve věci *Candolin*²³, v němž se Soudní dvůr zaměřil na ustanovení finského práva, které umožňovalo omezit odškodnění cestujícího s ohledem na jeho vlastní odpovědnost, byl-li řidič vozidla ve stavu opilosti. Zdůrazňuje, že Soudní dvůr zamítl v této věci tvrzení, že právo Společenství nijak neomezuje, jak podle vnitrostátních právních předpisů upravujících občansko-právní odpovědnost bude posuzován rozsah podílu cestujícího na vzniku škody, kterou utrpěl, a že rozsah výplaty náhrady škody poškozenému může být na základě individuálního posouzení omezen pouze za výjimečných okolností (a nikoliv na základě obecných a abstraktních kritérií)²⁴. Komise v tomto ohledu poukazuje na změnu třetí směrnice, která je pozdějšího data než věc v hlavním řízení a která vyplývá ze směrnice 2005/14/ES²⁵, kterou se vkládá nový odstavec do článku 1 třetí směrnice²⁶.

41. Komise má mimo jiné za to, že situace osoby, která jednoduše souhlasí nebo se rozhodne dopravit se v části vozidla, která není vybavena sedadly pro cestující, nemůže být považována za zvláštní a závažné okolnosti, které odůvodňují vyluku z povinného pojistného krytí. Taková vyluka je stanovena třetí směrnicí pro cestující, kteří se dopravují dobrovolně a s plným vědomím skutečnosti v odcizeném vozidle, jakož i druhou směrnicí, která obsahuje výjimku z povinnosti vyplatit náhradu škody, která dopadá na osoby, které dobrovolně nastoupily do vozidla, které způsobilo škodu, jestliže se prokáže, že věděly, že vozidlo není pojištěno.

42. Komise je tedy toho názoru, že pojem „cestující“ je pro účely článku 1 třetí směrnice pojmem širokým, který zahrnuje jakoukoliv osobu přepravovanou ve vozidle.

2. Posouzení

a) Znění a normativní kontext článku 1 třetí směrnice

23 — Rozsudek ze dne 30. června 2005, *Candolin*, C-537/03, Recueil, s. I-5745.

24 — Výše uvedený rozsudek *Candolin*, body 29 a 30.

25 — Výše uvedený v pozn. 9.

26 — „Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že případné zákonné ustanovení nebo smluvní ujednání obsažené v pojistné smlouvě, které vylučuje cestující z pojistného krytí z toho důvodu, že věděli nebo měli vědět, že řidič vozidla byl v době nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky, se považuje za neplatné ve vztahu k nárokům takového cestujícího.“

43. Přestože je pojem vozidlo definován v článku 1 první směrnice, u pojmu cestující osoby tomu tak není. Ostatně článek 1 třetí směrnice odkazuje na „všechny osoby cestující ve vozidle, s výjimkou řidiče“ a naznačuje, že postavení cestující osoby se vylučuje s postavením řidiče²⁷.

44. Irská vláda nepopírá, že při širším chápání pojem cestující zahrnuje všechny osoby nacházející se „v nebo na“ vozidle.

45. Vystává tedy otázka, zda je třeba z okruhu cestujících v širším smyslu vyjmout takové osoby, které se nacházejí ve vozidle, jež však není určeno k jejich přepravě a/nebo vybaveno k tomuto účelu.

46. Irská vláda, podporovaná MIBI, se přiklání k užšímu pojetí pojmu cestující, který by vyloučil z povinné pojistné ochrany poškozené třetí osoby, které nastoupily do

vozidla, které nebylo ani určeno k jejich přepravě, ani za tímto účelem vybaveno. Irská vláda odůvodňuje tento přístup obavou o soudržnost s právní úpravou bezpečnosti silničního provozu a tvrdí, že zahrnutí takových osob do okruhu záruky dané povinným pojištěním by znamenalo, že prostřednictvím pojištění bude převzata odpovědnost za úmyslné nebezpečné jednání.

47. Přestože si obava o soudržnost irské vlády zaslouží pozornost, nic to nemění na tom, že takto navržený výklad článku 1 třetí směrnice směřuje k zavedení rozlišování mezi poškozenými třetími osobami, které nevyplývá ze znění směrnice. Komise správně tvrdí, že relevantní ustanovení práva Společenství výslovně stanoví vyluku z povinného pojistného krytí u cestujících dopravujících se dobrovolně a s plným vědomím skutečnosti ve vozidle, které bylo odcizeno²⁸, jakož i výjimku z povinnosti poskytnout náhradu škody, která dopadá na osoby, které dobrovolně nastoupily do vozidla, které způsobilo škodu, jestliže se prokáže, že věděly, že vozidlo nebylo pojištěno²⁹. Nejeví se proto vhodným, aby byla zavedena implicitní omezení pojistné ochrany, která je cestujícím přiznána.

27 — K požitím konkrétního určení řidiče viz vysoce instruktivní studie Centra pro spotřebitelské právo univerzity v Lovani, která se věnuje situaci v belgickém právu: „Pojem řidiče podle zákona ze dne 21. listopadu 1989“, Pojistné fórum, 2006.

28 — Čl. 2 odst. 1 druhý pododst. druhé směrnice.

29 — Čl. 1 odst. 4 třetí pododst. druhé směrnice.

48. Co se týká neexistence krytí osob, které se dobrovolně vystavují nebezpečí, jehož si musely být vědomy, je podle názoru zastávaného irskou vládou třeba uvést věc Candolin³⁰, týkající se ustanovení finského práva, které na základě chyby, která přispěla ke vzniku škody, umožňovalo omezit odškodnění poskytnuté cestujícímu, jestliže byl řidič ve stavu opilosti. Poté, co Soudní dvůr zdůraznil, že první tři směrnice o pojištění provozu motorových vozidel neharmonizovaly pravidla občanskoprávní odpovědnosti v oblasti dopravních nehod, uvedl, že tato pravidla nemohou omezit užitečný účinek uvedených směrnic. Takové omezení připustil, když bylo právo na odškodnění poškozeného omezeno na základě obecných a abstraktních kritérií, a nikoliv na základě individuálního posouzení jeho jednání. Přeneseno na projedávanou věc, nehledě na skutečnost, že dotčená ustanovení vnitrostátního práva se netýkají práva občanskoprávní odpovědnosti, mohla by tato úvaha znamenat, že pojišťnou ochranu některých kategorií přepravovaných osob nelze omezit nebo vyloučit z důvodů spočívajících v abstraktní nebezpečnosti jejich jednání.

49. Konečně, přestože se předmětná směrnice nepoužije na věc v původním řízení, je třeba poznamenat, že rovněž směrnice 2005/14 přijala zužující přístup vůči omezením pojištění ochrany priznané cestujícím.

Článek 1 třetí směrnice ve znění směrnice 2005/14³¹ totiž stanoví, že „[č]lenské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že případné zákonné ustanovení nebo smluvní ujednání obsažené v pojištné smlouvě, které vylučuje cestující z pojištného krytí z toho důvodu, že věděli nebo měli vědět, že řidič vozidla byl v době nehody pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky, se považuje za neplatné ve vztahu k nárokům takového cestujícího“. Důvodem pro toto ustanovení je skutečnost, že cestující osoba „nemá obvykle možnost řádně posoudit úroveň opilosti řidiče“³².

b) Účel článku 1 třetí směrnice

50. Je třeba zjistit, zda účel článku 1 třetí směrnice potvrzuje shora uvedené námitky na základě znění tohoto článku a jeho normativního kontextu.

51. Co se týká ochrany cestujících povinným pojištěním provozu motorového vozidla,

30 — Rozsudek uvedený výše v pozn. 23.

31 — Výše uvedený v pozn. 9.

32 — Patnáctý bod odůvodnění směrnice 2005/14.

třetí směrnice citelně změnila stav práva Společenství. Ve věci Withers, týkající se obdobného skutkového stavu jako ve věci v hlavním řízení, Soudní dvůr rozhodl ohledně první a druhé směrnice, že „nebrání zachování vnitrostátní právní úpravy, která nestanoví, že povinné pojištění občansko-právní odpovědnosti z provozu motorových vozidel pokrývá škody na zdraví cestujících přepravovaných v části jiného vozidla než velkého vozidla veřejných služeb, ledaže je tato část vozidla navržena a vyrobená se sedadly pro cestující“, neboť členským státům zůstala zachována příslušnost k určení úrovně ochrany cestujících³³.

52. Toto rozhodnutí se v projednávané věci nejeví rozhodným, neboť cílem první směrnice je odstranit „mezery, zejména pokud jde o povinnou pojistnou ochranu přepravovaných osob“³⁴ tím, že se povinná pojistná ochrana, stanovená v čl. 3 odst. 1 první směrnice, dotýká „všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče“³⁵.

53. Na tomto místě je třeba poznamenat, že cílem tohoto rozšíření je, aby byla chráněna

33 — Viz bod 18 usnesení uvedeného výše v pozn. 12.

34 — Pátý bod odůvodnění třetí směrnice.

35 — K této záležitosti viz rozsudek Mendes Ferreira, výše uvedený v pozn. 16, bod 34.

„zvláště zranitelná kategorie potenciálních poškozených“³⁶. Přitom, jak Komise právě uvedla, tato zranitelnost existuje u všech přepravovaných osob. Naproti tomu úvahy Komise, vztahující se k nezbytnosti vysoké úrovně ochrany spotřebitele, jak byla vyjádřena v třináctém bodu odůvodnění, nejsou nijak přesvědčivé, neboť požadavek ochrany spotřebitele nemůže přehlížet jednání přepravované osoby, jestliže se tato vystavuje nebezpečí úmyslně.

54. S ohledem na skutečnost, že úkolem třetí směrnice bylo harmonizovat obsah a rozsah povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla, je třeba mít za to, že pojem cestující, uvedený v článku 1 třetí směrnice, musí být na úrovni Společenství vykládán jednotným způsobem. Neexistence takového jednotného výkladu by totiž mohla umožnit přetrvání přesně těch mezer, které měly být třetí směrnici odstraněny.

55. V tomto ohledu je třeba uvést, že výklad navržený irskou vládou může vést k novým rozdílům mezi členskými státy. Kdyby byl totiž pojem cestující omezen na cestující

36 — Pátý bod odůvodnění třetí směrnice.

užívající místa určená k jejich přepravě, mohlo by to vést k rozdílům na úkor takových cestujících³⁷.

56. V těchto souvislostech se mi jeví obtížným činit pojem cestující ve smyslu č. 1 třetí směrnice závislým na jednání poškozeného dopravní nehodou. Ve skutečnosti zohlednění nebezpečnosti jednání poškozeného dopravního nehodou, který nastoupil či nikoli do vozidla podléhajícího povinnému pojištění, spadá do oblasti občanskoprávní odpovědnosti za škodu, a nikoli do oblasti přímého nároku poškozeného vůči pojistiteli občanskoprávní odpovědnosti, nebo pokud takový pojistitel neexistuje, subjektu uvedenému v čl. 1 odst. 4 druhé směrnice. Pojistitel nebo výše uvedený subjekt může uplatnit regres vůči osobě, jejíž jednání přispělo ke vzniku škody.

společného postoje Rady, přejaté výše uvedeným dopisem ze dne 4. května 1990, se vůbec nejeví relevantním. Podle ustálené judikatury Soudního dvora obecné prohlášení uvedené v zápisu z jednání Rady, které není zmíněno v textu ustanovení sekundárního práva, nemůže být užito za účelem jeho výkladu³⁸; v každém případě dotčené prohlášení předvídá jen omezení „odškodnění cestujících“, jestliže tento přispěl ke vzniku své škody. Zdá se tedy, že toto prohlášení míří na úpravu občanskoprávní odpovědnosti a nemůže omezit rozsah působnosti ustanovení práva Společenství zajišťujícího jednotný obsah pojistné ochrany – bez omezení, kromě výslovně stanovené výluky závislé na jednání cestujícího.

c) Závěry

57. Konečně odkaz irské vlády na společné prohlášení Rady a Komise uvedené v zápisu z jednání Rady učiněné v okamžiku přijetí

58. Článek 1 směrnice Rady 90/232/EHS musí být vykládán tak, že brání členskému státu, aby ponechal v platnosti vnitrostátní právní úpravu, která stanoví výluky z povinného pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti za škodu na zdraví, kterou utrpěl jednotlivec dopravující se v částech

37 — Viz např. ve Francii článek A211-3 zákoníku pojištění „za přepravu provedenou za podmínek dostatečné bezpečnosti se považuje: a) co se týká osobních vozidel, [...] jestliže jsou cestující přepravováni uvnitř vozidel; b) co se týká užitkových vozidel, jestliže přepravované osoby sedí buď uvnitř kabiny, na plošině osazené bočnicemi nebo uvnitř uzavřené karoserie a jestliže jejich počet nepřesáhne osm mimo řidiče; [...] Pro účely předcházejících ustanovení se děti mladší deseti let započítávají jen polovičně [...]“ (kurziva provedena autorkou tohoto stanoviska).

38 — Viz rozsudky uvedené v pozn. 21.

vozidla, které nejsou ani navrženy ani vyrobeny se sedadly pro cestující.

C – K druhé předběžné otázce

59. Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda článek 1 třetí směrnice přiznává jednotlivcům práva, kterých by se mohli dovolávat před vnitrostátními soudy.

1. Shrnutí argumentace účastníků sporu

60. *Paní Farrell a Komise* tvrdí, že článek 1 třetí směrnice přiznává práva, kterých se jednotlivci mohou dovolávat přímo před vnitrostátními soudy. Naproti tomu *irská vláda a MIBI* tvrdí, že tato směrnice byla provedena správně, a proto je otázka zcela bezpředmětná.

61. *Paní Farrell* zdůrazňuje, že jestliže jsou povinnosti uložené členským státům dostatečně jasné a přesné, může mít směrnice přímý účinek. Je toho názoru, že skutečnost,

že podle Soudního dvora tomu tak je v případě třetí směrnice, vyplývá ze znění výše uvedeného usnesení ve věci *Withers*. Podle ní okolnost, že se Soudní dvůr v bodě 20 tohoto usnesení³⁹ nevyslovil v tom smyslu, že třetí směrnice nevykazuje potřebné znaky k přiznání přímého účinku, ukazuje, že použití třetí směrnice zabránilo pouze datum, kdy k nehodě došlo. *Paní Farrell* má za to, že je tedy na místě odpovědět na druhou předběžnou otázku, že „[č]lánek 1 třetí směrnice formulovaný tak, že dostatečně přesně a jasně přiznává práva jednotlivcům, může mít přímý účinek“.

62. *Irská vláda*, podporovaná *MIBI*, se domnívá, že není nezbytné dovolávat se přímého účinku této směrnice, protože třetí směrnici provedla správně. Nicméně bez ohledu na tento názor tvrdí, že tento přímý účinek nemůže vůbec vyplývat z výše uvedeného usnesení ve věci *Withers*. *MIBI* nesouhlasí s tím, že je státní institucí ve smyslu kritérií uvedených v rozsudku *Foster*⁴⁰; v tomto ohledu se odvolává na svou soukromoprávní formu a na skutečnost, že vykonává své pravomoci v oblasti povinného pojištění provozu motorových vozidel na základě dohody dobrovolně uzavřené se státem.

39 – „Nicméně k nehodě, která vedla k původnímu sporu, došlo [...] před vypršením lhůty pro provedení stanovené třetí směrnici pro Irsko [...]. Těto směrnice se tedy účastníci původního řízení nemohou dovolávat před předkládajícím soudem.“

40 – Rozsudek ze dne 12. července 1990, *Foster* (C-188/89, Recueil, s. I-3313, bod 18).

63. *Komise* připomíná, že jednotlivci se mohou přímo dovolávat ustanovení směrnice vůči členskému státu, pokud jsou bezpodmínečná a dostatečně přesná. Podle ní tedy vyvstává předběžná otázka, zda je MIBI státní institucí ve smyslu kritérií uvedených v rozsudku *Foster*⁴¹. K tomu, aby takto mohla být označena, musí být MIBI institucí nebo entitou, které jsou v pravomoci státu či pod jeho kontrolou nebo které disponují výjimečnými pravomocemi ve srovnání s těmi, které vyplývají z pravidel použitelných na vztahy mezi jednotlivci. *Komise* s ohledem na zvláštní veřejné poslání MIBI tvrdí, že je na místě ji považovat za státní instituci. Mimo jiné upozorňuje na rozsudek *Circuit Court (Irsko)*, v němž byl učiněn podobný závěr⁴².

kryta. Dodává, že článek 3 odst. 1 první směrnice zajisté ponechává členským státům určitý prostor pro uvážení ohledně způsobu, kterým si zorganizují svůj režim povinného pojištění, přičemž tento prostor pro uvážení je ovšem podle ní výhradně organizační a nedotýká se rozsahu základní povinnosti uzavřít povinné pojištění. *Komise* tedy navrhuje Soudnímu dvoru, aby rozhodl, že článek 1 třetí směrnice se jednotlivec může přímo dovolávat před vnitrostátními soudy.

2. Posouzení

64. Podle *Komise* tedy zbývá jen ověřit, zda je znění článku 1 třetí směrnice bezpodmínečné a dostatečně přesné k tomu, aby bylo možno se jej dovolávat vůči MIBI. Konstatuje, že tento článek stanoví, že povinné pojištění kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla, s jediným výslovným vyloučením těch osob, které se s plným vědomím dopravují v odcizeném vozidle. *Komise* má za to, že dotčený článek umožňuje identifikovat jak oprávněné osoby, tak druh odpovědnosti, která má být povinným pojištěním

65. S ohledem na skutkový stav věci v původním řízení se jeví, že předkládající soud se táže, zda se žalobkyně může dovolávat článku 1 třetí směrnice za účelem nepoužití ustanovení vnitrostátního práva, která vylučují z povinné pojistné ochrany – a v důsledku toho i z plnění poskytovaného MIBI – osoby dopravující se v jakékoli části vozidla, která není ani navržena ani vyrobena se sedadly pro cestující.

41 – Rozsudek uvedený výše v pozn. 40.

42 – Rozsudek ze dne 29. října 1999, *Dublin Bus* proti MIBI.

66. Podle judikatury⁴³ se vůči státu mohou jednotlivci dovolávat jen bezpodmínečných a dostatečně přesných ustanovení.

výhradně z práva Společenství, může být jejich právní postavení definováno prostřednictvím třech po sobě jdoucích generací směrnic.

67. Článek 1 třetí směrnice stanoví, že povinné pojištění „kryje odpovědnost za škody na zdraví všech osob cestujících ve vozidle, a to s výjimkou řidiče, vyplývající z provozu vozidla“ s jedinou výjimkou těch osob, které se s plným vědomím dopravují v odcizeném vozidle. Vzhledem k tomu, že dotčený článek umožňuje identifikovat jak oprávněné osoby, tak povahu odpovědnosti, která má být povinným pojištěním kryta, jeví se, že přiznává dotčeným jednotlivcům bezpodmínečné a dostatečně přesné právo, tento závěr nemůže být zpochybněn okolností, že článek 1 třetí směrnice odkazuje na čl. 3 odst. 1 první směrnice, který členskému státu ukládá přijmout „veškerá nezbytná opatření, aby [...] občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, byla kryta pojištěním“. Přestože jednotlivé směrnice ponechaly členským státům určitý prostor pro provedení v ustanoveních v oblasti povinného pojištění provozu motorového vozidla, nic to nemění na tom, že upřesňovaly obsah a rozsah povinného pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorového vozidla; co se týče cestujících, jejichž definice vyplývá

68. Přetrvává jedna obtíž, která v projednávaném případě vyplývá z toho, že vozidlo, jež se podílelo na nehodě, nebylo pojištěno a že poškozená, paní Farrell, požadovala odškodnění po MIBI, jakožto pověřeném subjektu ve smyslu čl. 1 odst. 4 druhé směrnice.

69. Ohledně entity soukromého práva, jejímiž členy jsou pojišťovny podnikající v Irsku na trhu pojištění provozu motorových vozidel a jež je vázána ke státu dohodou soukromého práva⁴⁴ s cílem zajistit úlohu subjektu stanoveného v čl. 1 odst. 4 druhé směrnice, je třeba určit, zda může být MIBI považována za státní instituci ve smyslu kritérií uvedených v rozsudku Foster⁴⁵. Podle Soudního dvora „se bezpodmínečných a dostatečně přesných ustanovení směrnice [mohou] dovolávat jednotlivci vůči institucím nebo entitám [...] které jsou v pravomoci státu či pod jeho kontrolou nebo které [disponují] výjimečnými pravomocemi ve

43 – Viz např. rozsudek ze dne 19. ledna 1983, Becker (8/81, Recueil, s. 53).

44 – Dohoda ze dne 21. prosince 1988 mezi MIBI a Ministerstvem životního prostředí.

45 – Výše uvedený v pozn. 40, bod 18.

srovnání s těmi, které vyplývají z pravidel použitelných na vztahy mezi jednotlivci“. Podle Soudního dvora z toho vyplývá, že „v každém případě mezi entity, proti nimž lze uplatnit ustanovení směrnice, která může mít přímý účinek, náleží subjekt, který má bez ohledu na svou právní formu na základě aktu orgánu veřejné správy pravomoc vykonávat pod kontrolou posledně uvedeného orgánu službu ve veřejném zájmu a který za tímto účelem disponuje výjimečnými pravomocemi ve srovnání s pravidly použitelnými na vztahy mezi jednotlivci“⁴⁶.

potvrdit, že posledně uvedená je v pravomoci státu či pod jeho kontrolou a není jisté, že disponuje výjimečnými pravomocemi ve srovnání s těmi, které vyplývají z pravidel použitelných na vztahy mezi jednotlivci. Naproti tomu nikdo nepopírá, že MIBI vykonává pro účely čl. 1 odst. 4 druhé směrnice funkce pověřeného subjektu, odpovědného za odškodňování poškozených nehodami způsobenými nezjištěnými nebo nepojištěnými vozidly. Tato úloha je veřejnoprávní povahy, neboť je stanovena samotnou druhou směrnicí s tím, že státní kontrola dotčeného subjektu⁴⁸ se uskutečňuje prostřednictvím povolení – v projednávané věci obsaženém v dohodě.

70. Problematika získává na plastičnosti, neboť systém práva Společenství pojištění provozu motorových vozidel se včleňuje do staršího systému⁴⁷, v němž byl ponechán výrazný prostor podnikatelům v pojišťovnictví, a to za účelem zřízení národních kanceláří a garančních fondů pojištění provozu motorových vozidel, takže se úprava Společenství v členských státech provádí převážně prostřednictvím struktur soukromého práva.

72. Na závěr se domnívám, že MIBI může být přirovnána ke státu, jako pověřený subjekt ve smyslu čl. 1 odst. 4 druhé směrnice, odpovědný za úkoly svěřené uvedeným subjektům druhou směrnicí, takže se jednotlivec může dovolávat přímo článku 1 třetí směrnice před vnitrostátními soudy.

71. S ohledem na nedostatek informací poskytnutých předkládajícím soudem ohledně MIBI se jeví obtížným současně

48 — K otázce totožnosti soukromé entity, která je podnikatelského typu, se státem viz také *Wernicke, S., Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht, Baden-Baden 2002, s. 186 a násl.* Autor považuje za ztotožnění takovou situaci, v níž byl jednotlivec pověřen veřejnoprávními úkoly, k jejichž zajištění byl podle práva Společenství povinen stát, zatímco ve vnitrostátním právu výkon těchto úkolů příslušel pouze dotčenému jednotlivci. (viz op. cit., s. 190). Autor nicméně připouští ztotožnění jen v míře nezbytné pro účely výkonu veřejnoprávních úkolů. S tímto řešením lze souhlasit, neboť zaručuje možnost dovolat se přesných a bezpodmínečných ustanovení sekundárního práva ve všech členských státech, a to bez ohledu na povahu subjektu zvoleného členským státem za účelem zajištění veřejnoprávních úkolů stanovených právem Společenství.

46 — Výše uvedený rozsudek, bod 20.

47 — Viz shora č. 23 a násl.

V – Závěry

73. S ohledem na výše uvedené úvahy se navrhuje Soudnímu dvoru, aby na otázky předkládajícího soudu odpověděl následovně:

- „1) Článek 1 směrnice Rady 90/232/EHS musí být vykládán tak, že brání členskému státu, aby ponechal v platnosti vnitrostátní právní úpravu, která stanoví vyluku z povinného pojistného krytí občanskoprávní odpovědnosti za škodu na zdraví, kterou utrpěl jednotlivec dopravující se v částech vozidla, které nejsou ani navrženy ani vyrobeny se sedadly pro cestující.

- 2) Článek 1 směrnice Rady 90/232/EHS se jednotlivec může dovolávat přímo před vnitrostátními soudy.“