URTEIL DES GERICHTSHOFS (Erste Kammer)

19. April 2007 *

In der Rechtssache C-356/05

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG, eingereicht vom High Court (Irland) mit Entscheidung vom 30. Juli 2004, beim Gerichtshof eingegangen am 23. September 2005, in dem Verfahren

Elaine Farrell

gegen

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Verfahrenssprache: Englisch.

Irland, Attorney General und

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten P. Jann sowie der Richter E. Juhász (Berichterstatter), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann und E. Levits,

Generalanwältin: C. Stix-Hackl,

Kanzler: J. Swedenborg, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 7. September 2006,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— von Frau Elaine Farrell, vertreten durch E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, und C. Murphy, Barrister, beauftragt durch M. O'Shea, Solicitor,

— des Ministers für Umwelt, Irlands und des Attorney General, vertreten durch E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney und D. O'Hagan als Bevollmächtigte,

— des Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), vertreten durch E. Gleeson, SC, beauftragt durch P. Boyd, Solicitor,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch N. Yerrell als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 5. Oktober 2006

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 1 der der Dritten Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. L 129, S. 33, im Folgenden: Dritte Richtlinie).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits von Frau Farrell gegen Herrn Whitty, den Minister for the Environment (Minister für Umwelt), Irland und den Attorney General (im Folgenden: Irland) sowie das Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).

Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsrecht

3 Gemäß Art. 1 der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraft-

fahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 103, S. 1) in der durch die Dritte Richtlinie geänderten Fassung (im Folgenden: Erste Richtlinie) ist im Sinne dieser Richtlinie unter „Fahrzeug" Folgendes zu verstehen: „Jedes maschinell angetriebene Kraftfahrzeug, welches zum Verkehr zu Lande bestimmt und nicht an Gleise gebunden ist, sowie die Anhänger, auch wenn sie nicht angekoppelt sind".

4 Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat trifft ... alle zweckdienlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Die Schadensdeckung sowie die Modalitäten dieser Versicherung werden im Rahmen dieser Maßnahmen bestimmt."

5 Art. 1 Abs. 4 Unterabs. 1 und 3 der Zweiten Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug- Haftpflichtversicherung (ABl. 1984, L 8, S. 17) in der durch die Dritte Richtlinie geänderten Fassung (im Folgenden: Zweite Richtlinie) lautet:

„Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne des Absatzes 1 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den

Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat. Das Recht der Mitgliedstaaten, Bestimmungen zu erlassen, durch die der Einschaltung dieser Stelle subsidiärer Charakter verliehen wird oder durch die der Rückgriff dieser Stelle auf den oder die für den Unfall Verantwortlichen sowie auf andere Versicherer oder Einrichtungen der sozialen Sicherheit, die gegenüber dem Geschädigten zur Regulierung desselben Schadens verpflichtet sind, geregelt wird, bleibt unberührt.

...

Die Mitgliedstaaten können jedoch von der Einschaltung dieser Stelle Personen ausschließen, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern durch die Stelle nachgewiesen werden kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug nicht versichert war."

6 Art. 2 Abs. 1 der Zweiten Richtlinie bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat trifft zweckdienliche Maßnahmen, damit jede Rechtsvorschrift oder Vertragsklausel in einer nach Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie]

ausgestellten Versicherungspolice, mit der die Nutzung oder Führung von Fahrzeugen durch

— hierzu weder ausdrücklich noch stillschweigend ermächtigte Personen oder

— Personen, die keinen Führerschein für das betreffende Fahrzeug besitzen, oder

— Personen, die den gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zustand und Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs nicht nachgekommen sind,

von der Versicherung ausgeschlossen werden, bei der Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] bezüglich der Ansprüche von bei Unfällen geschädigten Dritten als wirkungslos gilt.

Die im ersten Gedankenstrich genannte Vorschrift oder Klausel kann jedoch gegenüber den Personen geltend gemacht werden, die das Fahrzeug, das den Schaden verursacht hat, freiwillig bestiegen haben, sofern der Versicherer nachweisen kann, dass sie wussten, dass das Fahrzeug gestohlen war.

Den Mitgliedstaaten steht es frei, bei Unfällen auf ihrem Gebiet Unterabsatz 1 nicht anzuwenden, wenn und soweit das Unfallopfer Schadensersatz von einem Sozialversicherungsträger erlangen kann."

7 Die Erwägungsgründe 2 bis 5 der Dritten Richtlinie lauten:

„Nach Artikel 3 der [Ersten Richtlinie] hat jeder Mitgliedstaat alle zweckdienlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Haftpflicht bei Fahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Inland durch eine Versicherung gedeckt ist. Der Umfang der Schadensdeckung sowie die Modalitäten des Versicherungsschutzes sollten im Rahmen dieser Maßnahmen bestimmt werden.

Mit der [Zweiten Richtlinie] wurden die Unterschiede bezüglich Höhe und Inhalt der Pflichtversicherungsverträge zur Deckung der Haftpflicht in den einzelnen Mitgliedstaaten beträchtlich vermindert; erhebliche Unterschiede bestehen jedoch weiterhin hinsichtlich der Schadensdeckung durch eine solche Versicherung.

Den bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen Geschädigten sollte unabhängig davon, in welchem Land der Gemeinschaft sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung garantiert werden.

Lücken bestehen insbesondere in einigen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Versicherungspflicht für die Fahrzeuginsassen; sie sollten geschlossen werden, um diese besonders stark gefährdete Kategorie potenzieller Geschädigter zu schützen."

8 Art. 1 der Dritten Richtlinie lautet:

„Unbeschadet des Artikels 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 der [Zweiten Richtlinie] deckt die in Artikel 3 Absatz 1 der [Ersten Richtlinie] genannte Versicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden bei allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers.

Im Sinne der vorliegenden Richtlinie entspricht der Begriff ‚Fahrzeug' dem in Artikel 1 der [Ersten Richtlinie] festgelegten Begriff."

9 Gemäß Art. 6 Abs. 2 der Dritten Richtlinie verfügt Irland über eine am 31. Dezember 1998 endende Frist, um Art. 1 der Richtlinie in Bezug auf Motorrad-Soziusfahrer nachzukommen, und über eine am 31. Dezember 1995 endende Frist, um Art. 1 der Richtlinie in Bezug auf die übrigen Fahrzeuge nachzukommen.

Nationales Recht

10 Nach der Vorlageentscheidung besteht die einschlägige Regelung im Wesentlichen in den Sections 5, 56 und 65(1)(a) des Road Traffic Act 1961 (Straßenverkehrsgesetz 1961) in der für das Ausgangsverfahren maßgeblichen Fassung (im Folgenden: Gesetz von 1961) und in Section 6 der Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (Straßenverkehrsverordnung 1962 [Pflichtversicherung]) in der geänderten Fassung.

11 Das vorlegende Gericht weist darauf hin, dass sich aus dieser Regelung ergebe, dass der Benutzer eines Fahrzeugs über eine anerkannte Haftpflichtversicherungspolice zur Deckung von Schäden verfügen müsse, die in dem Fahrzeug fahrenden anderen Personen als den ausgenommenen Personen entstünden. Ausgenommen seien Personen, die Ersatz eines Schadens verlangten, der ihnen entstanden sei, als sie sich in einem Fahrzeug befunden hätten, das kein Fahrzeug der in der Ministerialverordnung spezifizierten Art sei. Bei diesen vom zuständigen Minister bezeichneten Fahrzeugen bestehe eine Pflichthaftpflichtversicherung für Schäden, die mit diesen Fahrzeugen fahrende Einzelpersonen erlitten. Der Minister sei jedoch nicht befugt,

diese Pflichthaftpflichtversicherung auf Schäden zu erstrecken, die Einzelpersonen entstünden, die in einem Teil dieses Fahrzeugs führen, der mit Sitzgelegenheiten für Mitfahrer weder konstruiert noch gebaut sei.

Sachverhalt des Ausgangsverfahrens und Vorlagefragen

12 Frau Farrell erlitt am 26. Januar 1996 einen Straßenverkehrsunfall. Sie fuhr in einem Lieferwagen, der für die Beförderung von Mitfahrern im hinteren Teil des Fahrzeugs weder konstruiert noch gebaut war. Herr Whitty, der Eigentümer und Fahrzeugführer dieses Lieferwagens, verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug, und dieses stieß gegen eine Mauer. Es war im hinteren Teil nicht mit Sitzgelegenheiten ausgestattet, weshalb Frau Farrell zum Unfallzeitpunkt dort auf dem Boden saß.

13 Da sich herausstellte, dass Herr Whitty nicht versichert war, wandte sich Frau Farrell wegen Schadensersatzes nach einer 1988 zwischen dem MIBI und dem Minister geschlossenen Vereinbarung (im Folgenden: Vereinbarung) an das MIBI. Dieses hatte sich in der genannten Vereinbarung verpflichtet, Verkehrsunfallopfern Schadensersatz zu leisten, wenn ein beteiligter Fahrzeugführer nicht die im Road Traffic Act 1961 vorgeschriebene Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat.

14 Das MIBI weigerte sich jedoch, Frau Farrell Schadensersatz zu leisten, weil sie in einem Teil des Fahrzeugs gefahren sei, der mit Sitzgelegenheiten für Mitfahrer

weder konstruiert noch gebaut sei. Daher bestehe für die der Klägerin entstandenen Verletzungen keine Haftung aus der nach dem Road Traffic Act 1961 vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung. Demzufolge sei die Vereinbarung nicht anwendbar, und das MIBI sei nicht verpflichtet, der Klägerin Schadensersatz zu leisten oder irgendeinem gegen Herrn Whitty ergangenen Urteil nachzukommen.

15 Im September 1997 erhob Frau Farrell Klage gegen die Beklagten des Ausgangsverfahrens. Im Juli 2001 erwirkte sie ein Urteil gegen Herrn Whitty. Die Schadensbewertung wurde bis zur Entscheidung in der Sache vertagt. Während Frau Farrell nämlich ein Feststellungsurteil begehrte, wonach mit den zum Zeitpunkt des Unfalls geltenden nationalen Umsetzungsvorschriften die einschlägigen Vorschriften der Ersten und der Dritten Richtlinie, insbesondere Art. 1 der Dritten Richtlinie, nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden waren, widersprachen das MIBI und Irland dieser Auffassung, wobei dieser Mitgliedstaat geltend machte, dass es nach der Dritten Richtlinie zulässig sei, die Pflichthaftpflichtversicherung nicht auf Fahrzeuginsassen zu erstrecken, die sich in einem Teil eines mechanisch angetriebenen Fahrzeugs befänden, der mit Sitzgelegenheiten für die Beförderung von Mitfahrern weder konstruiert noch ausgestattet sei.

16 Unter diesen Umständen hat der High Court das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. War Irland ab 31. Dezember 1995 — dem Termin, bis zu dem es die Dritte Richtlinie in Bezug auf Insassen von Fahrzeugen außer Motorrädern

umzusetzen hatte — gemäß Art. 1 der Dritten Richtlinie verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung für die Verletzung von Einzelpersonen vorzuschreiben, die in dem Teil eines Kraftfahrzeugs fahren, der mit Sitzgelegenheiten für Mitfahrer weder konstruiert noch gebaut ist?

2. Falls die Frage zu 1 zu bejahen ist: Verleiht Art. 1 der Dritten Richtlinie Einzelpersonen Rechte, auf die sie sich vor den nationalen Gerichten berufen können?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

17 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 1 der Dritten Richtlinie dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Personenschäden von Einzelpersonen nicht deckt, die in einem Teil eines Kraftfahrzeugs mitfahren, der mit Sitzgelegenheiten für Mitfahrer weder konstruiert noch gebaut ist.

18 Frau Farrell und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften sind der Ansicht, dass Art. 1 der Dritten Richtlinie vorschreibe, dass die Pflichtversicherung in allen Mitgliedstaaten Schäden von Personen decke, die sich in einem Teil eines Fahrzeugs befänden, der weder für die Beförderung von Mitfahrern konstruiert noch mit entsprechenden Sitzgelegenheiten ausgestattet sei.

19 Irland vertritt mit Unterstützung des MIBI die entgegengesetzte Ansicht. Da der Begriff „Fahrzeuginsasse" in der Dritten Richtlinie überhaupt nicht definiert sei, sei es Sache der Mitgliedstaaten, festzulegen, welche in einem Fahrzeug mitfahrenden Personen als Fahrzeuginsassen im Sinne dieser Richtlinie anzusehen seien. Außerdem verpflichte diese Richtlinie die Mitgliedstaaten nicht dazu, sicherzustellen, dass sich die Pflichtversicherung auf Personenschäden von Einzelpersonen erstrecke, die in irgendeinem Teil eines Fahrzeugs mitführen, der nicht mit Sitzgelegenheiten konstruiert sei.

20 Nach Ansicht Irlands ist dieser restriktive Ansatz aus Gründen der Kohärenz mit der Regelung über die Straßenverkehrssicherheit gerechtfertigt, denn die Einbeziehung solcher Personen in den Schutzbereich der Pflichtversicherung würde darauf hinauslaufen, der Versicherung die Haftung für ein bewusst gefährliches Verhalten aufzuerlegen. Außerdem stehe dieser Ansatz im Einklang mit der gemeinsamen Erklärung des Rates und der Kommission im Protokoll des Rates zur Annahme des Gemeinsamen Standpunkts zum Entwurf der Dritten Richtlinie. Laut diesem Protokoll hätten der Rat und die Kommission erklärt, dass Art. 1 der Dritten Richtlinie nicht die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten präjudiziere, die die Entschädigung eines Insassen, der für den Unfall haftbar sei, eines überzähligen Insassen oder eines Insassen betreffe, der in einem Fahrzeug mitbefördert werde, das nicht dazu ausgelegt sei, andere Personen als den Fahrer zu befördern.

21 Dem Vorbringen Irlands kann nicht gefolgt werden.

22 Gemäß Art. 1 der Dritten Richtlinie deckt die Pflichtversicherung die Haftpflicht für aus der Nutzung eines Fahrzeugs resultierende Personenschäden von allen Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers.

23 Da nach diesem Artikel der Versicherungsschutz eindeutig für alle Fahrzeuginsassen gilt, könnte der Auffassung Irlands nur dann gefolgt werden, wenn die Personen, die in einem zu ihrer Beförderung nicht ausgelegten Fahrzeug mitbefördert werden, nicht als „Fahrzeuginsassen" anzusehen wären.

24 Es liefe jedoch den Zielen der Gemeinschaftsregelung zuwider, geschädigte Personen, die in einem Fahrzeug sitzen, das weder zu ihrer Beförderung bestimmt noch dazu ausgerüstet ist, vom Begriff „Fahrzeuginsasse" und dadurch vom Versicherungsschutz auszunehmen. Gemäß dem 4. und dem 5. Erwägungsgrund der Dritten Richtlinie hat diese Regelung nämlich u. a. zum Ziel, die Lücken zu schließen, die in einigen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Versicherungspflicht für die Fahrzeuginsassen bestehen, diese besonders stark gefährdete Kategorie potenzieller Geschädigter zu schützen und den bei Kraftfahrzeug-Verkehrsunfällen Geschädigten unabhängig davon, in welchem Land der Gemeinschaft sich der Unfall ereignet, eine vergleichbare Behandlung zu garantieren.

25 Diese Auffassung wird auch durch die Rechtsprechung des Gerichtshofs gestützt. Dieser hat nämlich bereits festgestellt, dass die Erste und die Zweite Richtlinie bis

zum 31. Dezember 1995, d. h. bis zum Ablauf der in der Dritten Richtlinie für Irland festgesetzten Umsetzungsfrist, nicht dazu verpflichtete, vorzusehen, dass die verbindliche Haftpflichtversicherung Personenschäden von Fahrzeuginsassen abzudecken hat, die in einem Teil eines Fahrzeugs befördert wurden, der nicht für die Beförderung von Fahrzeuginsassen auf Sitzplätzen eingerichtet ist. Der Gerichtshof hat allerdings darauf hingewiesen, dass durch Art. 1 der Dritten Richtlinie ab diesem Zeitpunkt die durch Art. 3 Abs. 1 der Ersten Richtlinie in der durch die Zweite Richtlinie erläuterten und ergänzten Fassung vorgeschriebene Deckungspflicht für Personenschäden auf Fahrzeuginsassen mit Ausnahme des Fahrers ausgedehnt wurde (Beschluss vom 14. Oktober 2002, Withers, C-158/01, Slg. 2002, I-8301, Randnrn. 20 und 21).

26 Außerdem ergibt sich aus der vorstehend zitierten Rechtsprechung, dass der Gerichtshof, als er sich zu Personenschäden von Personen geäußert hat, die in einem Teil eines Fahrzeugs befördert wurden, der nicht für die Beförderung von Fahrzeuginsassen auf Sitzplätzen eingerichtet ist, diese Personen unabhängig davon, in welchem Teil des Fahrzeugs sie befördert wurden, als „Fahrzeuginsassen" angesehen hat (vgl. in diesem Sinne Beschluss Withers, Randnr. 21).

27 Hinzu kommt, dass die Gemeinschaftsregelung ausdrücklich Ausnahmen von der Verpflichtung vorsieht, die Opfer von Unfällen zu schützen. Diese Ausnahmen sind in Art. 1 Abs. 4 Unterabs. 3 und in Art. 2 Abs. 1 der Zweiten Richtlinie geregelt.

28 Dagegen hat der Gemeinschaftsgesetzgeber für eine gesonderte Art von Personen, die Opfer eines Straßenverkehrsunfalls werden könnten, nämlich für diejenigen, die sich in einem Teil eines Fahrzeugs befinden, der für ihre Beförderung weder konstruiert noch dazu ausgestattet ist, keine Ausnahme vorgesehen. Unter diesen Umständen können diese Personen vom Begriff „Fahrzeuginsasse" und demzufolge vom mit der Gemeinschaftsregelung garantierten Versicherungsschutz nicht ausgenommen werden.

29 Da die Möglichkeit einer Ausnahme von der Pflicht, Unfallopfer zu schützen, vom Gemeinschaftsrecht festgelegt und umschrieben wurde und die Verwirklichung der genannten Ziele ein auf Gemeinschaftsebene einheitliches Vorgehen im Hinblick auf den Versicherungsschutz der Fahrzeuginsassen erfordert, können die Mitgliedstaaten für die Pflichtversicherung der Fahrzeuginsassen keine zusätzlichen Beschränkungen einführen.

30 Daher kann eine nationale Regelung nicht den Umfang des Begriffs „Fahrzeuginsassen" einschränken und so Personen, die gemäß der Ersten, der Zweiten und der Dritten Richtlinie einen Anspruch auf Ersatz eines von einem Kraftfahrzeug verursachten Schadens haben, vom Versicherungsschutz ausnehmen.

31 Hinzu kommt, dass sich der restriktive Ansatz des nationalen Gesetzgebers auch nicht durch die in Randnr. 20 dieses Urteils erwähnte gemeinsame Erklärung des Rates und der Kommission rechtfertigen lässt. Nach ständiger Rechtsprechung kann nämlich eine in ein Protokoll des Rates aufgenommene Erklärung einer Vorschrift des abgeleiteten Rechts zur Auslegung nicht herangezogen werden, wenn sie in dieser Vorschrift keinen Ausdruck gefunden hat (Urteile vom 26. Februar 1991, Antonissen, C-292/89, Slg. 1991, I-745, Randnr. 18, vom 8. Juni 2000, Epson Europe, C-375/98, Slg. 2000, I-4243, Randnr. 26, und vom 10. Januar 2006, Skov und Bilka, C-402/03, Slg. 2006, I-199, Randnr. 42).

32 Außerdem ist die Pflicht zum Versicherungsschutz für Fahrzeuginsassen auf der einen und der Umfang ihrer Entschädigung in dem Fall, dass sie Opfer eines durch ein Fahrzeug verursachten Unfalls werden, auf der anderen Seite zu unterscheiden. Erstere ist nämlich durch die Gemeinschaftsregelung, Letzterer hingegen im Wesentlichen durch das nationale Recht garantiert und festgelegt.

33 Der Gerichtshof hat in diesem Zusammenhang bereits festgestellt, dass die Erste, die Zweite und die Dritte Richtlinie nicht die Haftpflichtregelungen der Mitgliedstaaten harmonisieren sollen und dass es diesen beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts nach wie vor freisteht, die Haftpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen mit Kraftfahrzeugen selbst zu regeln. Die Mitgliedstaaten sind jedoch verpflichtet, sicherzustellen, dass die nach ihrem nationalen Recht geltende Haftpflicht durch eine Versicherung gedeckt ist, die mit den Bestimmungen der erwähnten drei Richtlinien im Einklang steht (Urteile vom 14. September 2000, Mendes Ferreira und Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Slg. 2000, I-6711, Randnrn. 23 und 29, und vom 30. Juni 2005, Candolin u. a., C-537/03, Slg. 2005, I-5745, Randnr. 24).

34 Ferner ergibt sich aus dieser Rechtsprechung, dass die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihrer Befugnisse auf diesem Gebiet das Gemeinschaftsrecht, insbesondere Art. 1 der Dritten Richtlinie, beachten müssen und dass die nationalen Vorschriften über den Ersatz von Verkehrsunfallschäden diesen Artikel deshalb nicht seiner praktischen Wirksamkeit berauben dürfen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 28. März 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Slg. 1996, I-1829, Randnr. 19, und Candolin u. a., Randnrn. 27 und 28).

35 Daher darf eine auf allgemeinen und abstrakten Kriterien beruhende nationale Regelung dem Fahrzeuginsassen allein wegen seines Beitrags zu dem Schaden den Anspruch auf Schadensersatz nicht nehmen oder ihn unverhältnismäßig begrenzen. Der Umfang eines solchen Schadensersatzes darf nämlich nur unter außergewöhnlichen Umständen auf der Grundlage einer Einzelfallbeurteilung und unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts reduziert werden (vgl. in diesem Sinne Urteil Candolin u. a., Randnrn. 29, 30 und 35).

36 Aus diesen Gründen ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 1 der Dritten Richtlinie dahin auszulegen ist, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht,

nach der die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Haftung für Personenschäden von Einzelpersonen nicht deckt, die in einem Teil eines Kraftfahrzeugs mitfahren, der mit Sitzgelegenheiten für Mitfahrer weder konstruiert noch gebaut ist.

Zur zweiten Frage

37 Zu der zweiten Frage, die dahin geht, ob sich Einzelpersonen vor den nationalen Gerichten unmittelbar auf Art. 1 der Dritten Richtlinie berufen können, ist zu bemerken, dass nach ständiger Rechtsprechung eine Bestimmung einer Richtlinie unmittelbare Wirkung hat, wenn sie inhaltlich unbedingt und hinreichend genau ist (Urteile vom 19. Januar 1982, Becker, 8/81, Slg. 1982, 53, vom 4. Dezember 1997, Kampelmann u. a., C-253/96 bis C-258/96, Slg. 1997, I-6907, Randnr. 37, und vom 9. September 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, Slg. 2004, I-7905, Randnr. 57).

38 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass Art. 1 der Dritten Richtlinie diese Kriterien, wie die Kommission festgestellt hat, erfüllt. Dieser Artikel lässt nämlich sowohl die Verpflichtung des Mitgliedstaats als auch die Begünstigten erkennen, und sein Inhalt ist unbedingt und genau. Daher kann Art. 1 der Dritten Richtlinie geltend gemacht werden, um die Anwendung nationaler Rechtsvorschriften auszuschließen, nach denen Personen, die in irgendeinem Teil eines Fahrzeugs fahren, der mit Sitzgelegenheiten für Mitfahrer weder konstruiert noch gebaut ist, von der Pflichtversicherung nicht erfasst werden.

39 Es ist noch zu klären, ob diese Vorschrift einer Einrichtung wie dem MIBI gegenüber geltend gemacht werden kann.

40 Dazu ist zu bemerken, dass eine Richtlinie nicht gegenüber Einzelpersonen, wohl aber gegenüber einem Staat geltend gemacht werden kann, unabhängig davon, in welcher Eigenschaft — als Arbeitgeber oder als Hoheitsträger — dieser handelt. Eine Einrichtung, die unabhängig von ihrer Rechtsform kraft staatlichen Rechtsakts unter staatlicher Aufsicht eine Dienstleistung im öffentlichen Interesse zu erbringen hat und die hierzu mit besonderen Rechten ausgestattet ist, die über die für die Beziehungen zwischen Privatpersonen geltenden Vorschriften hinausgehen, gehört zu den Rechtssubjekten, denen die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen einer Richtlinie entgegengehalten werden können (Urteile vom 12. Juli 1990, Foster u. a., C-188/89, Slg. 1990. I-3313, Randnr. 20, vom 14. September 2000, Collino und Chiappero, C-343/98, Slg. 2000, I-6659, Randnr. 23, und vom 5. Februar 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Slg. 2004, I-1477, Randnr. 24).

41 Da das vorlegende Gericht keine ausreichenden Angaben zum MIBI gemacht hat, um eine Entscheidung darüber zu ermöglichen, ob dieses einer solchen Einrichtung gleichgestellt werden kann, ist es Sache des nationalen Gerichts, anhand der vorstehenden Erwägungen, der Satzung des MIBI und dessen Beziehungen mit dem irischen Staat zu prüfen, ob die Richtlinie dem MIBI gegenüber geltend gemacht werden kann.

42 Sollte das nationale Gericht entscheiden, dass die Richtlinie dem MIBI gegenüber nicht geltend gemacht werden kann, muss es bei der Anwendung des innerstaat-

lichen Rechts und insbesondere der Bestimmungen einer speziell zur Umsetzung der Vorgaben einer Richtlinie erlassenen Regelung das innerstaatliche Recht so weit wie möglich anhand des Wortlauts und des Zwecks dieser Richtlinie auslegen, um das in ihr festgelegte Ergebnis zu erreichen (Urteile vom 23. Oktober 2003, Adidas-Salomon und Adidas Benelux, C-408/01, Slg. 2003, I-12537, Randnr. 21, und vom 5. Oktober 2004, Pfeiffer u. a., C-397/01 bis C-403/01, Slg. 2004, I-8835, Randnr. 113).

43 Jedenfalls könnte der Mitgliedstaat entsprechend dem Urteil vom 19. November 1991, Francovich u. a. (C-6/90 und C-9/90, Slg. 1991, I-5357), verpflichtet sein, den durch die nicht ordnungsgemäße Umsetzung einer Richtlinie entstandenen Schaden zu ersetzen.

44 Daher ist auf die zweite Frage zu antworten, dass Art. 1 der Dritten Richtlinie alle Voraussetzungen erfüllt, um unmittelbare Wirkung zu entfalten, und demzufolge Einzelpersonen Rechte verleiht, auf die sie sich vor den nationalen Gerichten berufen können. Es obliegt jedoch dem nationalen Gericht, zu prüfen, ob diese Vorschrift gegenüber einer Einrichtung wie dem MIBI geltend gemacht werden kann.

Kosten

45 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 1 der Dritten Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug- Haftpflichtversicherung ist dahin auszulegen, dass er einer nationalen Regelung entgegensteht, nach der die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung die Haftung für Personenschäden von Einzelpersonen nicht deckt, die in einem Teil eines Kraftfahrzeugs mitfahren, der mit Sitzgelegenheiten für Mitfahrer weder konstruiert noch gebaut ist.**

2. **Art. 1 der Dritten Richtlinie 90/232 erfüllt alle Voraussetzungen, um unmittelbare Wirkung zu entfalten, und verleiht demzufolge Einzelpersonen Rechte, auf die sie sich vor den nationalen Gerichten berufen können. Es obliegt jedoch dem nationalen Gericht, zu prüfen, ob diese Vorschrift gegenüber einer Einrichtung wie dem Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) geltend gemacht werden kann.**

Unterschriften