DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

19. april 2007 *

I sag C-356/05,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af High Court (Irland) ved afgørelse af 30. juli 2004, indgået til Domstolen den 23. september 2005, i sagen:

Elaine Farrell

mod

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Processprog: engelsk.

Ireland,

Attorney General

og

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, P. Jann, og dommerne E. Juhász (refererende dommer), J.N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann og E. Levits,

generaladvokat: C. Stix-Hackl
justitssekretær: fuldmægtig J. Swedenborg,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 7. september 2006,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Elaine Farrell ved E. McCullough, SC, og C. McCarthy, BL, samt barrister C. Murphy, efter instruktion fra solicitor M. O'Shea

— Minister for the Environment, Irland og Attorney General ved E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney og D. O'Hagan, som befuldmægtigede

— Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) ved E. Gleeson, SC, efter instruktion fra solicitor P. Boyd

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved N. Yerrell, som befuldmægtiget,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 5. oktober 2006,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 1 i Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer (EFT L 129, s. 33, herefter »tredje direktiv«).

2 Anmodningen er indgivet under en sag mellem Elaine Farrell, på den ene side, og Alan Whitty, Minister for the Environment (herefter »miljøministeren«), Irland og Attorney General (herefter »Irland«) samt Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (herefter »MIBI«), på den anden side.

Retsforskrifter

Fællesskabsbestemmelser

3 I artikel 1 i Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og

kontrollen med forsikringspligtens overholdelse, som ændret ved tredje direktiv (EFT L 103, s. 1, herefter »første direktiv«), er »køretøj« defineret på følgende måde: »ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede«.

4 Første direktivs artikel 3, stk. 1, bestemmer:

»Hver medlemsstat træffer [...] alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Der træffes inden for rammerne af disse foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere indhold.«

5 Artikel 1, stk. 4, første og tredje afsnit, i Rådets direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, som ændret ved tredje direktiv (EFT 1984 L 8, s. 17, herefter »andet direktiv«), bestemmer:

»Hver medlemsstat opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser skal erstatte tingsskader og personskader, der forvoldes af et ukendt køretøj, eller et køretøj for hvilket den i stk. 1 omhandlede

lovpligtige forsikring ikke er tegnet. Denne bestemmelse griber ikke ind i medlemsstaternes ret til at tillægge eller undlade at tillægge dette organs intervention en subsidiær karakter samt til at give regler for regresretten mellem dette organ, den eller de for uheldet ansvarlige og andre forsikringsselskaber eller organer inden for den sociale sikring, der skal yde skadelidte erstatning for samme skade. Medlemsstaterne må imidlertid ikke tillade, at organet gør udbetalingen af erstatning betinget af, at skadelidte på en eller anden måde godtgør, at den ansvarlige part er ude af stand til eller nægter at betale.

[...]

Medlemsstaterne kan imidlertid fra organets intervention udelukke personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, når garantifonden kan bevise, at de vidste, at dette ikke var forsikret.«

6 Andet direktivs artikel 2, stk. 1, bestemmer:

»Ved gennemførelsen af artikel 3, stk. 1, i [første] direktiv [...] skal de enkelte medlemsstater træffe passende foranstaltninger for at sikre, at enhver lovbestem-

melse eller enhver klausul i en forsikringspolice, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, i [første] direktiv [...], og som bestemmer, at forsikringen ikke dækker nedenstående personers anvendelse af eller kørsel med køretøjet, ikke har nogen indvirkning på krav fra tredjemand, der lider skade ved et uheld:

— personer, som hverken udtrykkeligt eller stiltiende har tilladelse hertil, eller

— personer, som ikke har kørekort, der giver dem ret til at føre det pågældende køretøj, eller

— personer, som ikke efterlever retsforskrifterne vedrørende køretøjets tekniske og sikkerhedsmæssige stand.

Den i første led omhandlede bestemmelse eller klausul kan imidlertid gøres gældende over for personer, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, såfremt forsikringsselskabet kan bevise, at de vidste, at køretøjet var stjålet.

Medlemsstaterne kan — for så vidt angår skader, der indtræffer på deres område — undlade at anvende bestemmelsen i første afsnit, såfremt og i det omfang den skadelidte kan opnå dækning af den lidte skade i medfør af regler om social sikkerhed.«

7 Tredje direktivs anden, tredje, fjerde og femte betragtning lyder som følger:

»I henhold til artikel 3 i [første] direktiv [...] skal hver medlemsstat træffe alle formålstjenlige foranstaltninger for at sikre, at erstatningsansvaret for motorkøretøjer, der er hjemmehørende i den pågældende stat, er dækket af en forsikring; der bør inden for rammerne af disse foranstaltninger træffes bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

Ved [andet] direktiv [...] blev forskellene mellem medlemsstaterne med hensyn til beløbsrammer og vilkår for de lovpligtige ansvarsforsikringer mindsket betydeligt; der består dog stadig betydelige forskelle med hensyn til sådanne forsikringers dækningsomfang.

Der skal sikres personer, der lider skade ved uheld forvoldt af motorkøretøjer, ensartet behandling, uanset hvor i Fællesskabet uheldet finder sted.

Der er navnlig lakuner i den i visse medlemsstater gældende lovpligtige forsikringsdækning af passager i motorkøretøjer; for at beskytte denne særligt sårbare kategori af potentielle skadelidte bør sådanne lakuner udfyldes.«

8 Tredje direktivs artikel 1 bestemmer:

»Med forbehold af artikel 2, stk. 1, andet afsnit, i [andet] direktiv [...] skal den i artikel 3, stk. 1, i [første] direktiv [...] omhandlede forsikring dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren.

I dette direktiv forstås ved »køretøj« et køretøj som defineret i artikel 1 i [første] direktiv [...]«

9 Ifølge tredje direktivs artikel 6, stk. 2, har Irland en frist indtil den 31. december 1998 til at efterkomme artikel 1 for så vidt angår passagerer bag på motorcykler og en frist indtil den 31. december 1995 til at efterkomme artikel 1 for så vidt angår andre køretøjer.

Nationale retsforskrifter

10 Det fremgår af forelæggelseskendelsen, at de relevante retsregler i det væsentlige er indeholdt i section 5, 56 og 65(1)(a) i Road Traffic Act 1961 (færdselsloven), i den affattelse heraf, som var gældende på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen (herefter »1961 Act«), og i section 6 i Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962, med senere ændringer.

11 Den forelæggende ret har angivet, at det fremgår af disse bestemmelser, at en person, som benytter et køretøj, skal være i besiddelse af en godkendt forsikringspolice, som dækker ethvert ansvar for personskade, der forvoldes på passagerer i køretøjet, bortset fra undtagne personer. Undtagne personer er personer, der rejser krav om erstatning af skade, som er forvoldt dem, mens de befandt sig i en anden type køretøj end dem, som er nævnt i den ministerielle bekendtgørelse. Hvad angår de køretøjer, som er angivet af den kompetente minister, er der pligt til at tegne forsikring for det erstatningsansvar, som kan opstå over for passagerer i de pågældende køretøjer.

Ministeren har dog ikke beføjelse til at udvide den lovpligtige ansvarsforsikring til skader forvoldt på passagerer, som befinder sig i en del af det pågældende køretøj, der ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer.

Faktiske omstændigheder i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

12 Elaine Farrell blev udsat for en trafikulykke den 26. januar 1996, mens hun kørte med en varevogn, som ikke var bygget til og udstyret med sæder til passagerer bag i vognen. Alan Whitty, varevognens ejer og fører, mistede herredømmet over køretøjet og kørte ind i en mur. Da varevognen ikke havde nogen sæder bagi, sad Elaine Farrell på gulvet på ulykkestidspunktet.

13 Da det viste sig, at Alan Whitty ikke var forsikret, forsøgte Elaine Farrell at opnå erstatning fra MIBI under henvisning til en aftale, der var indgået mellem dette organ og miljøministeren i 1988 (herefter »aftalen«). Ved denne aftale havde MIBI forpligtet sig til at yde erstatning til personer, som lider skade under trafikulykker, hvori er impliceret førere, der ikke har tegnet lovpligtig ansvarsforsikring i henhold til 1961 Act.

14 MIBI nægtede imidlertid at yde Elaine Farrell erstatning med den begrundelse, at hun befandt sig i en del af køretøjet, som ikke var bygget til og udstyret med sæder

til befordring af passagerer. Efter MIBI's opfattelse var det derfor ikke lovpligtigt ifølge 1961 Act at tegne ansvarsforsikring for den personskade, som sagsøgeren i hovedsagen havde lidt, hvorfor aftalen ikke fandt anvendelse, og MIBI derfor ikke var forpligtet til at yde erstatning til sagsøgeren eller opfylde en dom, som hun måtte opnå over Alan Whitty.

15 I september 1997 anlagde Elaine Farrell sag mod alle de sagsøgte i hovedsagen. I juli 2001 opnåede hun dom over Alan Whitty. Fastsættelsen af erstatningens størrelse blev udsat til afgørelsen vedrørende realiteten, idet Elaine Farrell havde nedlagt påstand om, at det blev fastslået, at den nationale lovgivning, som var i kraft på ulykkestidspunktet, ikke udgjorde en korrekt gennemførelse af alle relevante bestemmelser i første og tredje direktiv, navnlig tredje direktivs artikel 1. Dette bestred MIBI og Irland. Medlemsstaten gjorde gældende, at det ifølge tredje direktiv var lovligt ikke at udvide den lovpligtige ansvarsforsikring til også at omfatte personer, som befinder sig i en del af et mekanisk drevet køretøj, der ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer.

16 På denne baggrund har High Court udsat sagen og forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Var Irland under hensyn til, at det var forpligtet til senest den 31. december 1995 at gennemføre de bestemmelser vedrørende passagerer i andre køretøjer

end motorcykler, som er indeholdt i [...] tredje direktiv [...], ifølge dette direktivs artikel 1 forpligtet til at foreskrive, at der tegnes lovpligtig ansvarsforsikring for skade, som kan forvoldes på personer, der befinder sig i en del af et motorkøretøj, som ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer?

2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende, tillægger tredje direktivs artikel 1 da private rettigheder, som kan påberåbes direkte ved de nationale domstole?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

17 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om tredje direktivs artikel 1 skal fortolkes således, at den er til hinder for en national lovgivning, hvorefter den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer ikke dækker ansvar for personskader forvoldt på personer, der befinder sig i en del af et motorkøretøj, som ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer.

18 Elaine Farrell og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber har i det væsentlige gjort gældende, at det er et krav ifølge tredje direktivs artikel 1, at den lovpligtige ansvarsforsikring i alle medlemsstater dækker skader, som forvoldes på personer, der befinder sig i en del af et køretøj, som ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer.

19 Irland, støttet af MIBI, er af den modsatte opfattelse. Medlemsstaten har for det første gjort gældende, at begrebet »passagerer« ikke er defineret i tredje direktiv, hvorfor det tilkommer medlemsstaterne at bestemme, hvilke personer i et køretøj der skal anses for passagerer i direktivets forstand, og for det andet, at medlemsstaterne ikke ifølge tredje direktiv er forpligtet til at foreskrive, at den lovpligtige ansvarsforsikring dækker personskader forvoldt på personer, der befinder sig i en del af et køretøj, som ikke er udstyret med siddepladser.

20 Irland har tilføjet, at denne indskrænkende fortolkning er begrundet i hensynet til overensstemmelse mellem forsikringslovgivningen og de gældende bestemmelser vedrørende færdselssikkerheden, da konsekvensen af at lade sådanne personer være omfattet af den lovpligtige forsikringsgaranti er, at forsikringen også dækker forsætlig farlig adfærd. Efter statens opfattelse er en sådan indskrænkende fortolkning desuden i overensstemmelse med den fælles erklæring, som Rådet og Kommissionen afgav på tidspunktet for vedtagelsen af deres fælles holdning vedrørende udkastet til tredje direktiv, og som er optaget i Rådets forhandlingsprotokol. Ifølge forhandlingsprotokollen erklærede Rådet og Kommissionen, at bestemmelserne i tredje direktivs artikel 1 ikke berører bestemmelserne i medlemsstaternes lovgivninger om erstatning til passagerer, som selv har medvirket til skaden, passagerer, hvis antal overskrider den tilladte grænse, eller passagerer, som befordres i et køretøj, der ikke er udstyret til transport af andre personer end føreren.

21 Der kan ikke gives Irland medhold i dets argumentation.

22 Det må fastslås, at den lovpligtige forsikring ifølge tredje direktivs artikel 1 dækker ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren.

23 Da det er ubestrideligt, at alle passagerer ifølge denne artikel er dækket af forsikringen, kan der kun gives Irland medhold i dets opfattelse, såfremt personer, der befordres i et køretøj, som ikke er bygget til befordring heraf, ikke kan betegnes som »passagerer«.

24 Det vil være i strid med fællesskabsbestemmelsernes formål at udelukke skadelidte personer, som har taget plads i et køretøj, der hverken er bestemt eller udstyret til befordring heraf, fra begrebet »passagerer« og dermed udelukke dem fra forsikringsdækning. Ifølge selve ordlyden af tredje direktivs fjerde og femte betragtning har direktivet bl.a. til formål dels at udfylde lakunerne i den i visse medlemsstater gældende lovpligtige forsikringsdækning af passagerer i motorkøretøjer og at beskytte denne særligt sårbare kategori af potentielle skadelidte, dels at sikre personer, der lider skade ved uheld forvoldt af motorkøretøjer, en ensartet behandling, uanset hvor i Fællesskabet uheldet finder sted.

25 Denne fortolkning bekræftes i øvrigt af Domstolens praksis. Således har Domstolen tidligere fastslået, at Irland først ved udløbet af dets frist for gennemførelse af tredje

direktiv, som var den 31. december 1995 — og ikke ifølge første og andet direktiv — var forpligtet til at foreskrive, at den lovpligtige forsikring skal dække personskader på passagerer, der befordres i en del af et køretøj, som ikke er indrettet til befordring af siddende passagerer. Domstolen har dog fastslået, at tredje direktivs artikel 1 fra denne dato har udstrakt den lovpligtige dækning i henhold til første direktivs artikel 3, stk. 1 — som denne dækning er præciseret og udbygget ved andet direktiv — til at omfatte personskader forvoldt på andre passagerer end føreren (jf. kendelse af 14.10.2002, sag C-158/01, Withers, Sml. I, s. 8301, præmis 20 og 21).

26 Det fremgår endvidere af samme retspraksis vedrørende personskader på passagerer, der befordres i en del af et køretøj, som ikke er indrettet til transport af siddende passagerer, at Domstolen anser sådanne personer for »passagerer«, uanset i hvilken del af køretøjet, de er befordret (jf. i denne retning Withers-kendelsen, præmis 21).

27 Desuden indeholder fællesskabsbestemmelserne udtrykkeligt undtagelser fra forpligtelsen til dækning af personer, der lider skade ved færdselsulykker. Disse undtagelser er fastsat i andet direktivs artikel 1, stk. 4, tredje afsnit, og artikel 2, stk. 1.

28 Fællesskabslovgiver har imidlertid ikke fastsat nogen undtagelser specielt for den kategori af personer, som lider skade ved færdselsulykker efter at have taget plads i et køretøj, som hverken er bestemt eller udstyret til befordring af passagerer. Disse personer kan derfor ikke udelukkes fra begrebet »passagerer« og dermed fra den forsikringsdækning, som er sikret ved fællesskabsbestemmelserne.

29 Da adgangen til at gøre undtagelse fra forpligtelsen til at beskytte personer, der lider skade ved færdselsulykker, dels er fastlagt i fællesskabsretten, og gennemførelsen af de nævnte formål dels nødvendiggør ensartede retningslinjer for forsikringsdækning af passagerer på fællesskabsniveau, er medlemsstaterne ikke berettiget til at fastsætte supplerende begrænsninger for den lovpligtige forsikring af passagerer.

30 Begrebet »passagerer« kan derfor ikke indskrænkes ved nationale retsforskrifter, hvorved personer, som ifølge første, andet og tredje direktiv er omfattet af forsikringsdækningen, berøves retten til erstatningen af den skade, som forvoldes af motorkøretøjer.

31 Den fælles erklæring fra Rådet og Kommissionen, som er nævnt ovenfor i præmis 20, kan heller ikke begrunde den indskrænkende fortolkning, som er anlagt af den nationale lovgiver. Det fremgår af Domstolens faste praksis, at erklæringer i et referat af et møde i Rådet, hvis indhold ikke har fundet udtryk i ordlyden af en bestemmelse i den afledte ret, ikke kan tjene som bidrag til fortolkningen af denne bestemmelse (jf. bl.a. dom af 26.2.1991, sag C-292/89, Antonissen, Sml. I, s. 745, præmis 18, af 8.6.2000, sag C-375/98, Epson Europe, Sml. I, s. 4243, præmis 26, og af 10.1.2006, sag C-402/03, Skov og Bilka, Sml. I, s. 199, præmis 42).

32 Endvidere bemærkes, at forpligtelsen til forsikringsdækning af passagerer må holdes adskilt fra omfanget af erstatningspligten over for passagererne, såfremt de lider skade ved en færdselsulykke. Den førstnævnte forpligtelse er sikret og nærmere fastlagt i fællesskabsbestemmelserne, hvorimod den anden forpligtelse i det væsentlige er reguleret af national ret.

33 Herom har Domstolen tidligere fastslået, at første, andet og tredje direktiv ikke tilsigter en harmonisering af erstatningsansvarsordningerne i medlemsstaterne, men at medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin frit kan fastsætte, hvilken erstatningsansvarsordning der skal gælde for skader, der forvoldes ved færdsel med motorkøretøjer, idet de dog er forpligtet til at sikre, at det erstatningsansvar, der gælder i henhold til deres nationale ret, er dækket af en forsikring i overensstemmelse med bestemmelserne i de nævnte tre direktiver (dom af 14.9.2000, sag C-348/98, Mendes Ferreira og Delgado Correia Ferreira, Sml. I, s. 6711, præmis 23 og 29, og af 30.6.2005, sag C-537/03, Candolin m.fl., Sml. I, s. 5745, præmis 24).

34 Det fremgår endvidere af Domstolens praksis, at medlemsstaterne skal udøve deres beføjelser på dette område under overholdelse af fællesskabsretten, navnlig tredje direktivs artikel 1, og at de nationale retsforskrifter om erstatning af skader som følge af trafikulykker ikke må fratage denne artikel dens effektive virkning (jf. i denne retning dom af 28.3.1996, sag C-129/94, Ruiz Bernáldez, Sml. I, s. 1829, præmis 19, samt Candolin-dommen, præmis 27 og 28).

35 En national lovgivning, som er udformet på grundlag af generelle og abstrakte kriterier, må derfor ikke indebære, at en passagers ret til erstatning udelukkes eller begrænses uforholdsmæssigt alene af den grund, at den pågældende har medvirket til skadens indtræden. Erstatningen til skadelidte kan kun begrænses under særlige omstændigheder og efter en individuel vurdering under overholdelse af fællesskabsretten (jf. i denne retning Candolin-dommen, præmis 29, 30 og 35).

36 På grundlag af disse betragtninger må det første spørgsmål besvares med, at tredje direktivs artikel 1 skal fortolkes således, at den er til hinder for en national

lovgivning, hvorefter den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer ikke dækker ansvar for personskader forvoldt på personer, der befinder sig i en del af et motorkøretøj, som ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer.

Det andet spørgsmål

37 Hvad angår det andet spørgsmål vedrørende borgernes mulighed for at påberåbe sig tredje direktivs artikel 1 direkte ved de nationale domstole bemærkes, at ifølge fast retspraksis har en bestemmelse i et direktiv direkte virkning, hvis den ud fra et indholdsmæssigt synspunkt fremstår som ubetinget og tilstrækkeligt præcis (dom af 19.1.1982, sag 8/81, Becker, Sml. s. 53, af 4.12.1997, forenede sager C-253/96 — C-258/96, Kampelmann m.fl., Sml. I, s. 6907, præmis 37, og af 9.9.2004, sag C-292/02, Meiland Azewijn, Sml. I, s. 7905, præmis 57).

38 Det må i denne sag fastslås, at tredje direktivs artikel 1 opfylder disse betingelser, således som Kommissionen har anført. Det er muligt på grundlag af denne bestemmelse at fastslå såvel medlemsstatens forpligtelse som de berettigede, og bestemmelsens indhold er ubetinget og præcist. Følgelig kan tredje direktivs artikel 1 påberåbes som grundlag for tilsidesættelse af bestemmelser i national ret, hvorved personer, som befinder sig i en del af et køretøj, der ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer, udelukkes fra den lovpligtige forsikringsdækning.

39 Tilbage bliver spørgsmålet, om bestemmelsen kan påberåbes over for et organ som MIBI.

40 Herom bemærkes, at et direktiv ikke kan påberåbes i forhold til borgerne, men i forhold til staten, uanset i hvilken egenskab staten har handlet, dvs. som arbejdsgiver eller som offentlig myndighed. Blandt de organer, over for hvilke der kan støttes ret på bestemmelser i et direktiv, som kan have direkte virkning, hører også et organ, som — uanset sin retlige organisationsform — ved en retsakt udstedt af en offentlig myndighed har fået til opgave at yde offentlig servicevirksomhed under den offentlige myndigheds tilsyn, og som med henblik herpå har fået tillagt særlige beføjelser ud over dem, som følger af de regler, der finder anvendelse i forholdet mellem borgerne (dom af 12.7.1990, sag C-188/89, Foster m.fl., Sml. I, s. 3313, præmis 20, af 14.9.2000, sag C-343/98, Collino og Chiappero, Sml. I, s. 6659, præmis 23, og af 5.2.2004, sag C-157/02, Rieser Internationale Transporte, Sml. I, s. 1477, præmis 24).

41 Da den forelæggende ret ikke har afgivet tilstrækkelige oplysninger vedrørende MIBI til, at det kan afgøres, om denne kan ligestilles med et sådant organ, tilkommer det den nationale ret at vurdere, om direktivet kan påberåbes i forhold til MIBI, på grundlag af de foranstående betragtninger, MIBI's vedtægter og dennes forhold til Irland.

42 Såfremt den nationale ret bestemmer, at direktivet ikke kan påberåbes i forhold til MIBI, er den forpligtet til ved anvendelsen af national ret — og navnlig

bestemmelserne i en lov, der særligt er vedtaget med henblik på gennemførelse af kravene i henhold til et direktiv — i videst muligt omfang at fortolke national ret i lyset af det pågældende direktivs ordlyd og formål for at nå det med direktivet tilsigtede resultat (dom af 23.10.2003, sag C-408/01, Adidas-Salomon og Adidas Benelux, Sml. I, s. 12537, præmis 21, og af 5.10.2004, forenede sager C-397/01 — C-403/01, Pfeiffer m.fl., Sml. I, s. 8835, præmis 113).

43 Medlemsstaten kan dog under alle omstændigheder være forpligtet til at erstatte skader, som er forvoldt ved, at et direktiv ikke er korrekt gennemført, jf. dommen af 19. november 1991 i sagen Francovich m.fl. (forenede sager C-6/90 og C-9/90, Sml. I, s. 5357).

44 Det andet spørgsmål må herefter besvares med, at tredje direktivs artikel 1 opfylder alle nødvendige betingelser for at have direkte virkning og tillægger derfor borgerne rettighederne, som de kan påberåbe sig direkte ved de nationale domstole. Det tilkommer dog den nationale ret at efterprøve, om denne bestemmelse kan påberåbes i forhold til et organ som MIBI.

Sagens omkostninger

45 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den foreliggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

1) **Artikel 1 i Rådets tredje direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer skal fortolkes således, at den er til hinder for en national lovgivning, hvorefter den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer ikke dækker ansvar for personskader forvoldt på personer, der befinder sig i en del af et motorkøretøj, som ikke er bygget til og udstyret med sæder til passagerer.**

2) **Artikel 1 i tredje direktiv 90/232 opfylder alle de nødvendige betingelser for at have direkte virkning og tillægger derfor borgerne rettighederne, som de kan påberåbe sig direkte ved de nationale domstole. Det tilkommer dog den nationale ret at efterprøve, om denne bestemmelse kan påberåbes i forhold til et organ som Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Underskrifter