ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

19 april 2007 *

In zaak C-356/05,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door de High Court (Ierland) bij beslissing van 30 juli 2004, ingekomen bij het Hof op 23 september 2005, in de procedure

**Elaine Farrell**

tegen

**Alan Whitty,**

**Minister for the Environment,**

* Procestaal: Engels.

**Ireland,**

**Attorney General**

en

**Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),**

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: P. Jann, kamerpresident, E. Juhász (rapporteur), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann en E. Levits, rechters,

advocaat-generaal: C. Stix-Hackl,
griffier: J. Swedenborg, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 7 september 2006,

gelet op de opmerkingen van:

— E. Farrell, vertegenwoordigd door E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, en C. Murphy, barrister, geïnstrueerd door M. O'Shea, solicitor,

— de Minister for the Environment, Ireland en de Attorney General, vertegenwoordigd door E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney en D. O'Hagan als gemachtigden,

— het Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), vertegenwoordigd door E. Gleeson, SC, geïnstrueerd door P. Boyd, solicitor,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door N. Yerrell als gemachtigde,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 5 oktober 2006,

het navolgende

## Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 1 van de Derde richtlijn (90/232/EEG) van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PB L 129, blz. 33; hierna: „Derde richtlijn").

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen enerzijds E. Farrell en anderzijds A. Whitty, de Minister for the Environment, Ireland en de Attorney General (hierna: „Ireland), alsmede het Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (hierna: „MIBI").

### Toepasselijke bepalingen

*Gemeenschapsregeling*

3 Volgens artikel 1 van richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering

tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PB L 103, blz. 1), zoals gewijzigd bij de Derde richtlijn (hierna: „Eerste richtlijn"), moet onder „voertuigen" worden verstaan „alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers".

4 Artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn bepaalt:

„Iedere lidstaat treft [...] de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt. De dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering worden in deze maatregelen vastgesteld."

5 Artikel 1, lid 4, eerste en derde alinea, van de Tweede richtlijn (84/5/EEG) van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PB 1984, L 8, blz. 17), zoals gewijzigd bij de Derde richtlijn (hierna: „Tweede richtlijn"), bepaalt:

„Elke lidstaat stelt een orgaan in of erkent een orgaan dat tot taak heeft materiële schade en lichamelijk letsel, die zijn veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig of een voertuig waarvoor niet aan de in lid 1 bedoelde verzekeringsplicht is

voldaan, ten minste binnen de grenzen van de verplichte verzekering te vergoeden. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten aan de tussenkomst van dit orgaan al dan niet een subsidiair karakter te geven, noch aan het recht van de lidstaten om het verhaal te regelen tussen dit orgaan en degene of degenen die aansprakelijk is of zijn voor het ongeval en andere verzekeraars of socialezekerheidsorganen die gehouden zijn het slachtoffer ter zake van hetzelfde ongeval te vergoeden. De lidstaten mogen het orgaan echter niet toestaan de uitkering van de vergoeding afhankelijk te stellen van de voorwaarde dat het slachtoffer op enigerlei wijze aantoont dat degene die aansprakelijk is niet kan of niet wil betalen.

[...]

De lidstaten kunnen evenwel van de tussenkomst door dit orgaan uitsluiten degenen die geheel vrijwillig plaats hebben genomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer het orgaan kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig niet verzekerd was."

6 Artikel 2, lid 1, van de Tweede richtlijn bepaalt:

„Iedere lidstaat neemt de nodige maatregelen, opdat alle wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis, afgegeven overeenkomstig artikel 3,

lid 1, van [de Eerste richtlijn] [...], op grond waarvan van de verzekering is uitgesloten het gebruik of het besturen van voertuigen:

— door personen die daartoe niet uitdrukkelijk of stilzwijgend gemachtigd zijn, of

— door personen die geen rijbewijs hebben om het betrokken voertuig te besturen, of,

— door personen die de wettelijke technische vereisten inzake de toestand en veiligheid van het betrokken voertuig niet in acht hebben genomen,

voor de toepassing van artikel 3, lid 1, van [de Eerste richtlijn] [...] geacht worden niet te gelden inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn van een ongeval.

De in het eerste streepje bedoelde bepaling of clausule kan echter worden tegengeworpen aan personen die geheel vrijwillig hebben plaatsgenomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer de verzekeraar kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig gestolen was.

De lidstaten hebben de mogelijkheid om voor ongevallen op hun grondgebied het bepaalde in de eerste alinea niet toe te passen indien en voor zover het slachtoffer schadevergoeding kan krijgen van een orgaan van de sociale zekerheid."

7 In de tweede tot en met de vijfde overweging van de considerans van de Derde richtlijn heet het:

„[...] dat in artikel 3 van [de Eerste richtlijn] [...] aan iedere lidstaat de verplichting wordt opgelegd de nodige maatregelen te treffen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt; dat de dekking van de schade en de voorwaarden van deze verzekering in het kader van deze maatregelen dienden te worden vastgesteld;

[...] dat bij [de Tweede richtlijn] [...], de verschillen tussen de lidstaten in omvang en inhoud van de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering in aanzienlijke mate zijn verminderd; dat er evenwel nog steeds aanzienlijke verschillen in de omvang van de door de verzekering verstrekte dekking bestaan;

[...] dat ervoor dient te worden gezorgd dat slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de Gemeenschap waar het ongeval zich heeft voorgedaan;

[...] dat er met name in sommige lidstaten leemten zijn in de dekking van de inzittenden van een motorrijtuig door de verplichte verzekering; dat ter bescherming van deze bijzonder kwetsbare categorie potentiële slachtoffers, die leemten moeten worden aangevuld".

8 Artikel 1 van de Derde richtlijn bepaalt het volgende:

„Onverminderd artikel 2, lid 1, tweede alinea, van [de Tweede richtlijn] [...], dekt de in artikel 3, lid 1, van [de Eerste richtlijn] [...] bedoelde verzekering de aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer.

In deze richtlijn wordt onder ‚voertuig' verstaan een voertuig in de zin van artikel 1 van [de Eerste richtlijn] [...]"

9 Volgens artikel 6, lid 2, van de Derde richtlijn krijgt Ierland tot en met 31 december 1998 de tijd om aan artikel 1 van deze richtlijn te voldoen wat duopassagiers op motorfietsen betreft, en tot en met 31 december 1995 om aan dat artikel 1 te voldoen wat de overige voertuigen betreft.

*Nationale regeling*

10 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat de relevante regeling hoofdzakelijk bestaat uit de sections 5, 56 en 65(1)(a) van de wegenverkeerswet 1961 (Road Traffic Act 1961), in de ten tijde van de feiten in het hoofdgeding geldende versie (hierna: „Act 1961"), alsmede uit het gewijzigde artikel 6 van de ministeriële verordening van 1962 ter zake van de verplichte verzekering voor verkeersdeelnemers [Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962], zoals gewijzigd.

11 De verwijzende rechter preciseert dat uit deze regelgeving blijkt dat een gebruiker van een voertuig een goedgekeurde verzekeringspolis moet hebben ondertekend om de aansprakelijkheid te dekken voor lichamelijk letsel van de andere passagiers in het voertuig dan de uitgezonderde personen. De uitgezonderde personen zijn zij die vergoeding vorderen van de schade geleden terwijl zij zich in een ander type voertuig bevonden dan de in de ministeriële verordening omschreven voertuigen. Met betrekking tot deze door de bevoegde minister omschreven voertuigen bestaat een verplichting om een verzekering af te sluiten tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade die is veroorzaakt aan de passagiers van deze voertuigen. Deze minister is

echter niet bevoegd om deze verzekeringsplicht uit te breiden tot de schade van personen die worden vervoerd in een gedeelte van het voertuig dat niet is ontworpen en uitgerust met zitplaatsen.

## Feiten in het hoofdgeding en prejudiciële vragen

12 Farrell is op 26 januari 1996 slachtoffer geworden van een verkeersongeval. Zij zat in een bestelwagen die niet was ontworpen en uitgerust voor het vervoer van passagiers achterin. Whitty, eigenaar en bestuurder van deze bestelwagen, verloor de controle over zijn voertuig, dat tegen een muur botste. Omdat het voertuig niet was uitgerust met zitplaatsen achterin zat Farrell op het moment van het ongeval op de bodem van de bestelwagen.

13 Omdat is gebleken dat Whitty niet was verzekerd, heeft Farrell getracht een vergoeding te krijgen van het MIBI krachtens een in 1988 tussen dit orgaan en de Minister for the Environment gesloten overeenkomst (hierna: „overeenkomst"). Met deze overeenkomst verbond het MIBI zich tot schadeloosstelling van slachtoffers van verkeersongevallen waarbij bestuurders zijn betrokken die niet de door de Act 1961 voorgeschreven verplichte verzekering hebben afgesloten.

14 Het MIBI heeft echter geweigerd om Farrell schadeloos te stellen op grond dat zij werd vervoerd in een gedeelte van het voertuig dat niet was ontworpen of uitgerust

met zitplaatsen voor het vervoer van passagiers. Het heeft geoordeeld dat er voor de aansprakelijkheid voor het lichamelijk letsel van verzoekster derhalve geen verzekeringsplicht ingevolge de Act 1961 bestond. Bijgevolg was de overeenkomst niet van toepassing en hoefde het MIBI verzoekster niet schadeloos te stellen en hoefde het zich evenmin te schikken naar een vonnis tegen Whitty.

15 In september 1997 heeft Farrell een procedure aangespannen tegen de verweerders in het hoofdgeding. In juli 2001 verkreeg zij een vonnis tegen Whitty. De begroting van de geleden schade werd uitgesteld tot de uitspraak ten gronde. Terwijl Farrell trachtte een declaratoire uitspraak te verkrijgen dat de ten tijde van het ongeval vigerende nationale uitvoeringsmaatregelen de relevante bepalingen van de Eerste en de Derde richtlijn, en met name artikel 1 van deze laatste, niet juist uitvoerden, hebben het MIBI en Ireland betwist dat deze maatregelen dit artikel niet juist uitvoerden, waarbij deze lidstaat betoogde dat het op grond van de Derde richtlijn was toegestaan om de verplichting tot verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid niet uit te breiden tot personen in een gedeelte van een motorvoertuig dat niet is ontworpen of uitgerust met zitplaatsen voor het vervoer van passagiers.

16 In deze omstandigheden heeft de High Court de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Was Ierland per 31 december 1995, de datum waarop het de Derde richtlijn moest uitvoeren met betrekking tot passagiers van andere voertuigen dan

gemotoriseerde rijwielen, overeenkomstig artikel 1 van de Derde richtlijn gehouden, de verzekering wettelijke aansprakelijkheid verplicht te maken voor lichamelijk letsel van personen die worden vervoerd in een gedeelte van een motorrijtuig dat niet is ontworpen en uitgerust met zitplaatsen?

2) Voor het geval dat de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, heeft artikel 1 van de Derde richtlijn rechtstreekse werking?"

**Beantwoording van de prejudiciële vragen**

*De eerste vraag*

17 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 1 van de Derde richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan de verplichte motorrijtuigenverzekering niet de aansprakelijkheid dekt voor lichamelijk letsel dat is veroorzaakt aan personen in een gedeelte van een motorrijtuig dat niet is ontworpen en uitgerust met zitplaatsen.

18 Farrell en de Commissie van de Europese Gemeenschappen zijn in wezen van mening dat artikel 1 van de Derde richtlijn voorschrijft dat de verplichte verzekering in alle lidstaten de schade dekt van personen in een gedeelte van een voertuig dat niet is ontworpen voor personenvervoer en niet daartoe met zitplaatsen is uitgerust.

19 Ireland, ondersteund door het MIBI, is de tegenovergestelde mening toegedaan. Deze lidstaat betoogt in de eerste plaats dat het, aangezien het begrip „inzittende" in de Derde richtlijn niet wordt gedefinieerd, aan de lidstaten is om te bepalen welke van de personen in deze voertuigen als inzittenden in de zin van deze richtlijn worden aangemerkt, en in de tweede plaats dat deze richtlijn de lidstaten niet verplicht om te waarborgen dat een verplichte verzekering wordt afgesloten voor lichamelijk letsel van personen die worden vervoerd in een gedeelte van een voertuig dat niet is ontworpen met zitplaatsen.

20 Deze lidstaat voegt daaraan toe dat haar restrictieve benadering wordt gerechtvaardigd door een streven naar samenhang met de regelgeving ter zake van de verkeersveiligheid, gelet op het feit dat het uitbreiden van de waarborg van verplichte verzekering tot dergelijke personen erop zou neerkomen dat opzettelijk gevaarlijk gedrag voor rekening van de verzekering komt. Bovendien is deze benadering volgens deze lidstaat in overeenstemming met de gezamenlijke verklaring van de Raad en de Commissie die is opgenomen in de notulen van de Raad bij de vaststelling van het gemeenschappelijke standpunt over het voorstel voor de Derde richtlijn. Volgens deze notulen hebben de Raad en de Commissie verklaard dat artikel 1 van de Derde richtlijn de bepalingen van de wetgevingen van de lidstaten ter zake van de schadeloosstelling van de inzittende die aansprakelijk is bij een ongeval, de boventallige inzittende of de inzittende van een voertuig dat niet is ontworpen voor het vervoer van andere personen dan de bestuurder, onverlet laat.

21 Het betoog van Ireland kan niet worden aanvaard.

22 Vastgesteld moet worden dat volgens artikel 1 van de Derde richtlijn de verplichte verzekering de aansprakelijkheid dekt voor lichamelijk letsel veroorzaakt aan de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder, ten gevolge van de deelneming van dat voertuig aan het verkeer.

23 Aangezien dit artikel onbetwistbaar de dekking door een verzekering uitstrekt tot alle inzittenden, gaat de stelling van Ireland slechts op voor zover de personen die worden vervoerd in een voertuig dat niet voor hun vervoer is ontworpen, niet als „inzittende" kunnen worden aangemerkt.

24 Het zou immers tegen de doelstellingen van de communautaire regeling indruisen om gelaedeerde personen die hebben plaatsgenomen in een voertuig dat niet voor hun vervoer was bestemd en daartoe ook niet was uitgerust, uit te sluiten van het begrip „inzittende" en daarmee ook van de dekking door een verzekering. Volgens de vierde en de vijfde overweging van de considerans van de Derde richtlijn heeft deze regeling immers onder meer tot doel de leemten aan te vullen die in sommige lidstaten bestaan ter zake van de dekking van de inzittenden van een motorrijtuig door de verplichte verzekering en deze bijzonder kwetsbare categorie potentiële slachtoffers te beschermen alsmede ervoor te zorgen dat slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen een vergelijkbare behandeling krijgen ongeacht de plaats in de Gemeenschap waar het ongeval zich heeft voorgedaan.

25 Deze uitlegging vindt bovendien steun in de rechtspraak van het Hof. Het Hof heeft immers reeds vastgesteld dat de Eerste en de Tweede richtlijn niet hebben

voorgeschreven dat vóór 31 december 1995, te weten vóór het verstrijken van de omzettingstermijn die in de Derde richtlijn voor Ierland was bepaald, wordt bepaald dat de dekking van de verplichte verzekering zich uitstrekt tot lichamelijk letsel veroorzaakt aan inzittenden die worden vervoerd in een gedeelte van een voertuig dat niet is ingericht voor het vervoer van passagiers op zitplaatsen. Het Hof heeft echter opgemerkt dat artikel 1 van de Derde richtlijn vanaf die datum de dekking door de door artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn, zoals verduidelijkt en aangevuld bij de Tweede richtlijn, voorgeschreven verplichte verzekering heeft uitgebreid tot het lichamelijk letsel van de inzittenden van een voertuig, met uitzondering van de bestuurder (zie beschikking van 14 oktober 2002, Withers, C-158/01, Jurispr. blz. I-8301, punten 20 en 21).

26 Zoals uit deze aangehaalde rechtspraak voortvloeit, heeft het Hof bovendien, toen het zich uitsprak over het lichamelijk letsel veroorzaakt aan inzittenden die worden vervoerd in een gedeelte van een voertuig dat niet is ingericht voor het vervoer van passagiers op zitplaatsen, deze personen als „inzittenden" beschouwd, ongeacht het gedeelte van het voertuig waarin zij zijn vervoerd (zie in die zin beschikking Withers, reeds aangehaald, punt 21).

27 Bovendien voorziet de communautaire regeling expliciet in uitzonderingen op de verplichting om slachtoffers van ongevallen te beschermen. Deze uitzonderingen worden genoemd in de artikelen 1, lid 4, derde alinea, en 2, lid 1, van de Tweede richtlijn.

28 De gemeenschapswetgever heeft echter niet voorzien in een uitzondering voor een onderscheiden categorie van personen die het slachtoffer van een ongeval met een voertuig kunnen worden, namelijk de personen die hebben plaatsgenomen in een gedeelte van een voertuig dat niet voor hun vervoer is ontworpen en daarvoor ook niet is uitgerust. Daarom kunnen deze personen niet worden uitgesloten van het begrip „inzittende" en dus ook niet van de door de communautaire regeling gewaarborgde verzekeringsdekking.

29 Gelet op het feit dat de mogelijkheid om af te wijken van de verplichting om de slachtoffers van ongevallen te beschermen in het gemeenschapsrecht is gedefinieerd en afgebakend, en dat de verwezenlijking van bovengenoemde doelstellingen noopt tot een uniforme benadering van de dekking door de verzekering van inzittenden op gemeenschapsniveau, kunnen de lidstaten voor de passagiers geen aanvullende beperkingen van de verplichte verzekering invoeren.

30 Bijgevolg kan een nationale regeling het begrip „inzittende" niet inperken en aldus personen die ingevolge de Eerste, de Tweede en de Derde richtlijn recht hebben op vergoeding van door motorvoertuigen veroorzaakte schade, de dekking door de verzekering ontzeggen.

31 Daaraan moet worden toegevoegd dat de restrictieve benadering door de nationale wetgever evenmin kan worden gerechtvaardigd door de in punt 20 van het onderhavige arrest aangehaalde gezamenlijk verklaring van de Raad en de Commissie. Uit vaste rechtspraak blijkt immers dat wanneer een verklaring in de notulen van de Raad niet in de tekst van een bepaling van afgeleid recht is terug te vinden, zij niet kan worden gebruikt bij de uitlegging daarvan (arresten van 26 februari 1991, Antonissen, C-292/89, Jurispr. blz. I-745, punt 18; 8 juni 2000, Epson Europe, C-375/98, Jurispr. blz. I-4243, punt 26, en 10 januari 2006, Skov en Bilka, C-402/03, Jurispr. blz. I-199, punt 42).

32 Ook moet eraan worden herinnerd dat de verplichte dekking van inzittenden door een verzekering moet worden onderscheiden van de omvang van de schadeloosstelling van deze laatsten wanneer zij het slachtoffer worden van een ongeval met een voertuig. Terwijl de verplichte dekking wordt gewaarborgd en vastgesteld door de communautaire regeling, wordt de omvang van de schadeloosstelling immers hoofdzakelijk door het nationale recht bepaald.

33 Dienaangaande heeft het Hof reeds geoordeeld dat de Eerste, de Tweede en de Derde richtlijn niet strekken tot harmonisatie van de wettelijke aansprakelijkheidsregelingen van de lidstaten, en dat de lidstaten bij de huidige stand van het gemeenschapsrecht bevoegd blijven om te bepalen, welke wettelijke aansprakelijkheidsregeling geldt voor ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer van motorvoertuigen. De lidstaten zijn echter verplicht te garanderen dat de naar hun nationaal recht geldende wettelijke aansprakelijkheid wordt gedekt door een verzekering die in overeenstemming is met de bepalingen van de drie bovengenoemde richtlijnen (arresten van 14 september 2000, Mendes Ferreira en Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Jurispr. blz. I-6711, punten 23 en 29, en 30 juni 2005, Candolin e.a., C-537/03, Jurispr. blz. I-5745, punt 24).

34 Bovendien volgt uit deze rechtspraak dat de lidstaten hun bevoegdheden op dit gebied dienen uit te oefenen met inachtneming van het gemeenschapsrecht en met name van artikel 1 van de Derde richtlijn, en dat de nationale bepalingen die de vergoeding regelen van schade veroorzaakt door ongevallen ten gevolge van de deelneming van voertuigen aan het verkeer, dit artikel niet van zijn nuttig effect mogen beroven (zie in die zin arrest van 28 maart 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Jurispr. blz. I-1829, punt 19, en arrest Candolin e.a., reeds aangehaald, punten 27 en 28).

35 Bijgevolg mag een nationale regeling niet aan de hand van algemene en abstracte criteria de schadeloosstelling van een passagier weigeren of op onevenredige wijze beperken, louter op grond van het feit dat hij tot de schade heeft bijgedragen. De omvang van een dergelijke schadeloosstelling kan immers slechts in uitzonderlijke omstandigheden op basis van een individuele beoordeling en met inachtneming van het gemeenschapsrecht, worden verminderd (zie in die zin arrest Candolin e.a., reeds aangehaald, punten 29, 30 en 35).

36 Gelet op deze overwegingen dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat artikel 1 van de Derde richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet

tegen een nationale regeling op grond waarvan de verplichte motorrijtuigenverzekering niet de aansprakelijkheid dekt voor lichamelijk letstel dat is veroorzaakt aan personen die worden vervoerd in een gedeelte van een motorrijtuig dat niet is ontworpen en uitgerust met zitplaatsen voor passagiers.

*Tweede vraag*

37 Met betrekking tot de tweede vraag, betreffende de mogelijkheid voor particulieren om zich voor de nationale rechterlijke instanties rechtstreeks te beroepen op artikel 1 van de Derde richtlijn, zij eraan herinnerd dat volgens vaste rechtspraak een bepaling van een richtlijn rechtstreekse werking heeft, indien zij inhoudelijk gezien onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig is (arresten van 19 januari 1982, Becker, 8/81, Jurispr. blz. 53; 4 december 1997, Kampelmann e.a., C-253/96–C-258/96, Jurispr. blz. I-6907, punt 37, en 9 september 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, Jurispr. blz. I-7905, punt 57).

38 In het onderhavige geval moet worden vastgesteld dat, zoals de Commissie opmerkt, artikel 1 van de Derde richtlijn aan deze criteria voldoet. Aan de hand van dit artikel kan immers zowel de verplichting van de lidstaten als die van de begunstigden worden vastgesteld, en de inhoud van deze bepalingen is onvoorwaardelijk en nauwkeurig. Bijgevolg kan artikel 1 van de Derde richtlijn worden ingeroepen voor het buiten toepassing laten van bepalingen van nationaal recht op grond waarvan personen die worden vervoerd in een gedeelte van een voertuig dat niet is ontworpen en uitgerust met zitplaatsen voor passagiers, worden uitgesloten van de waarborg van de verplichte verzekering.

39 Daarmee resteert de vraag of op deze bepaling kan worden ingeroepen jegens een orgaan als het MIBI.

40 Dienaangaande moet worden opgemerkt dat men zich niet jegens particulieren op een richtlijn kan beroepen, terwijl dat wel kan jegens de staat, ongeacht of deze laatste handelt als werkgever dan wel als overheid. Tot de rechtssubjecten jegens welke de bepalingen van een richtlijn die rechtstreekse werking kunnen hebben, kunnen worden ingeroepen, behoort, ongeacht zijn juridische vorm, een orgaan dat krachtens een overheidsmaatregel is belast met de uitvoering van een dienst van openbaar belang onder toezicht van de overheid en dat hiertoe over bijzondere, verder gaande bevoegdheden beschikt dan die welke voortvloeien uit de regels die in de betrekkingen tussen particulieren gelden (arresten van 12 juli 1990, Foster e.a., C-188/89, Jurispr. blz. I-3313, punt 20; 14 september 2000, Collino en Chiappero, C-343/98, Jurispr. blz. I-6659, punt 23, en 5 februari 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Jurispr. blz. I-1477, punt 24).

41 Aangezien de verwijzende rechter niet voldoende gegevens over het MIBI heeft verschaft om te kunnen bepalen of dit laatste kan worden gelijkgesteld aan een dergelijk rechtssubject, staat het aan de nationale rechter om op basis van de voorgaande overwegingen en met inachtneming van het statuut van het MIBI en zijn relaties met de Ierse Staat, na te gaan, of de richtlijn jegens het MIBI kan worden ingeroepen.

42 Voor het geval dat de nationale rechter beslist dat de richtlijn niet jegens het MIBI kan worden ingeroepen, moet hij bij de toepassing van het nationale recht, en met

name van een speciaal ter uitvoering van een richtlijn vastgestelde nationale regeling, het nationale recht zo veel mogelijk uitleggen in het licht van de bewoordingen en het doel van de betrokken richtlijn, teneinde het hiermee beoogde resultaat te bereiken (arresten van 23 oktober 2003, Adidas-Salomon en Adidas Benelux, C-408/01, Jurispr. blz. I-12537, punt 21, en 5 oktober 2004, Pfeiffer e.a., C-397/01–C-403/01, Jurispr. blz. I-8835, punt 113).

43 In elk geval zou er sprake kunnen zijn van aansprakelijkheid van de lidstaat voor de vergoeding van de schade als gevolg van het niet juist in nationaal recht omzetten van een richtlijn, in de zin van het arrest van 19 november 1991, Francovich e.a. (C-6/90 en C-9/90, Jurispr. blz. I-5357).

44 Derhalve dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 1 van de Derde richtlijn voldoet aan alle voorwaarden voor rechtstreekse werking en bijgevolg rechten verleent waarop particulieren zich voor de nationale rechterlijke instanties rechtstreeks kunnen beroepen. Het staat echter aan de nationale rechter om na te gaan of deze bepaling kan worden ingeroepen jegens een orgaan als het MIBI.

## Kosten

45 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof van Justitie (Eerste kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 1 van de Derde richtlijn (90/232/EEG) van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, moet aldus worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan de verplichte motorrijtuigenverzekering niet de aansprakelijkheid dekt voor lichamelijk letsel dat is veroorzaakt aan personen die worden vervoerd in een gedeelte van een motorrijtuig dat niet is ontworpen en uitgerust met zitplaatsen voor passagiers.**

2) **Artikel 1 van de Derde richtlijn (90/232) voldoet aan alle voorwaarden voor rechtstreekse werking en verleent bijgevolg rechten waarop particulieren zich voor de nationale rechterlijke instanties rechtstreeks kunnen beroepen. Het staat echter aan de nationale rechter om na te gaan of deze bepaling kan worden ingeroepen jegens een orgaan als het Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

ondertekeningen