ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

19 de Abril de 2007 *

No processo C-356/05,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 234.º CE, apresentado pela High Court (Irlanda), por decisão de 30 de Julho de 2004, entrado no Tribunal de Justiça em 23 de Setembro de 2005, no processo

**Elaine Farrell**

contra

**Alan Whitty,**

**Minister for the Environment,**

* Língua do processo: inglês.

**Ireland,**

**Attorney General**

**e**

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

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: P. Jann, presidente de secção, E. Juhász (relator), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann e E. Levits, juízes,

advogada-geral: C. Stix-Hackl,

secretário: J. Swedenborg, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 7 de Setembro de 2006,

vistas as observações apresentadas:

— em representação de Elaine Farrell, por E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, e C. Murphy, barrister, mandatados por M. O'Shea, solicitor,

— em representação do Minister for the Environment, da Ireland e do Attorney General, por E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney e D. O'Hagan, na qualidade de agentes,

— em representação do Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), por E. Gleeson, SC, mandatado por P. Boyd, solicitor,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por N. Yerrell, na qualidade de agente,

ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 5 de Outubro de 2006,

profere o presente

## Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto a interpretação do artigo 1.º da Terceira Directiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis (JO L 129, p. 33, a seguir «Terceira Directiva»).

2 O referido pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe E. Farrell a A. Whitty e ao Minister for the Environment, à Ireland e ao Attorney General (a seguir «Ireland»), bem como ao Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (a seguir «MIBI»).

## Quadro jurídico

*A regulamentação comunitária*

3 Nos termos do artigo 1.º da Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes

ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade (JO L 103, p. 1; EE 13 F2 p. 113), conforme alterada pela Terceira Directiva (a seguir «Primeira Directiva»), entende-se por «[v]eículo: qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser accionado por uma força mecânica, sem estar ligado a uma via férrea, bem como os reboques, ainda que não atrelados».

4 O artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva prevê:

«Cada Estado-Membro [...] adopta todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro. Essas medidas devem determinar o âmbito da cobertura e as modalidades de seguro.»

5 O artigo 1.º, n.º 4, primeiro e terceiro parágrafos, da Segunda Directiva 84/5/CEE do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis (JO 1984, L 8, p. 17; EE 13 F5 p. 244), conforme alterada pela Terceira Directiva (a seguir «Segunda Directiva»), dispõe o seguinte:

«Cada Estado-Membro deve criar ou autorizar a criação de um organismo que tenha por missão reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro, os danos materiais ou corporais causados por veículos não identificados ou relativamente aos

quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro referida no n.º 1. Esta disposição não prejudica o direito que assiste aos Estados-Membros de atribuírem ou não à intervenção desse organismo um carácter subsidiário, nem o direito de regulamentarem os sistemas de recursos entre este organismo e o ou os responsáveis pelo sinistro e outras seguradoras ou organismos de segurança social obrigados a indemnizar a vítima pelo mesmo sinistro. Todavia, os Estados-Membros não permitirão que o organismo em questão subordine o pagamento da indemnização à condição de a vítima provar, seja por que meio for, que a pessoa responsável não pode ou não quer pagar.

[...]

Os Estados-Membros podem, todavia, determinar que este organismo não intervenha, relativamente a pessoas que, por sua livre vontade, se encontrassem no veículo causador do sinistro, sempre que o organismo possa provar que elas tinham conhecimento de que o veículo não estava seguro.»

6 Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva:

«Cada Estado-Membro tomará as medidas adequadas para que qualquer disposição legal ou cláusula contratual contida numa apólice de seguro, emitida em

conformidade com o n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Directiva], que exclua do seguro a utilização ou a condução de veículos por:

— pessoas que não estejam expressa ou implicitamente autorizadas para o fazer;

ou

— pessoas que não sejam titulares de uma carta de condução que lhes permita conduzir o veículo em causa;

ou

— pessoas que não cumpram as obrigações legais de carácter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo em causa,

seja, por aplicação do n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Directiva], considerada sem efeito no que se refere ao recurso de terceiros vítimas de um sinistro.

Todavia, a disposição ou a cláusula a que se refere o primeiro travessão do n.º 1 pode ser oponível às pessoas que, por sua livre vontade se encontrassem no veículo causador do sinistro, sempre que a seguradora possa provar que elas tinham conhecimento de que o veículo tinha sido roubado.

Os Estados-Membros têm a faculdade — relativamente aos sinistros ocorridos no seu território — de não aplicar o disposto no n.º 1 no caso de, e na medida em que, a vítima possa obter a indemnização pelo seu prejuízo através de um organismo de segurança social.»

7 Nos termos dos segundo a quinto considerandos da Terceira Directiva:

«Considerando que a [Primeira Directiva] impõe, no seu artigo 3.º, que cada Estado-Membro tome todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil relativa à circulação de veículos, cujo estacionamento habitual seja no seu território, se encontre coberta por um contrato de seguro; que os danos cobertos e as modalidades desse seguro devem ser determinados no âmbito dessas medidas;

Considerando que a [Segunda Directiva] reduziu consideravelmente as disparidades de nível e de conteúdo do seguro obrigatório de responsabilidade civil entre os Estados-Membros; que ainda subsistem disparidades significativas nos riscos cobertos por esse tipo de seguro;

Considerando que deve ser garantido que as vítimas de acidentes de veículos automóveis recebam tratamento idêntico, independentemente dos locais da Comunidade onde ocorram os acidentes;

Considerando que, em particular, existem em certos Estados-Membros lacunas na cobertura pelo seguro obrigatório dos passageiros de veículos automóveis; que, para proteger essa categoria particularmente vulnerável de vítimas potenciais, é conveniente que essas lacunas sejam preenchidas.»

8 Nos termos do artigo 1.º da Terceira Directiva:

«Sem prejuízo do n.º 1, segundo parágrafo, do artigo 2.º da [Segunda Directiva], o seguro referido no n.º 1 do artigo 3.º da [Primeira Directiva] cobrirá a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, excepto o condutor, resultantes da circulação de um veículo.

Para efeitos da presente directiva, o sentido da palavra 'veículo' é o definido no artigo 1.º da [Primeira Directiva].»

9 Nos termos do artigo 6.º, segundo parágrafo, da Terceira Directiva, a Irlanda disporá de um prazo até 31 de Dezembro de 1998 para dar cumprimento ao artigo 1.º no que respeita aos passageiros transportados na parte traseira dos motociclos e de um prazo até 31 de Dezembro de 1995 para dar cumprimento ao artigo 1.º no que respeita aos outros veículos.

*A legislação nacional*

10 Resulta da decisão de reenvio que a legislação pertinente é essencialmente constituída pelas sections 5, 56 e 65(1)(a) da Lei de 1961 sobre a circulação rodoviária (Road Traffic Act 1961), na sua versão em vigor à época dos factos no processo principal (a seguir «1961 Act»), bem como pelo artigo 6.º do Regulamento Ministerial de 1962 relativo ao seguro obrigatório em matéria de circulação rodoviária [Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962], na sua versão modificada.

11 O órgão jurisdicional de reenvio precisa que resulta desta legislação que quem utilize um veículo deve ter subscrito uma apólice de seguro autorizada que cubra toda a responsabilidade civil pelos danos corporais causados às pessoas transportadas no veículo, com excepção das pessoas excluídas. As pessoas excluídas são as que pedem a reparação dos danos por si sofridos quando se encontravam num veículo de tipo diferente dos designados por regulamento ministerial. Quanto a estes veículos designados pelo Ministro competente, existe uma obrigação de subscrever um seguro obrigatório de responsabilidade civil por danos causados às pessoas que

viajem nestes veículos. Contudo, este Ministro não tem poderes para estender esta obrigação de seguro aos danos causados às pessoas que viajem numa parte do veículo não concebida nem construída com assentos para passageiros.

## Os factos no processo principal e as questões prejudiciais

12 E. Farrell foi vítima de um acidente de viação em 26 de Janeiro de 1996. Viajava numa carrinha de carga que não estava concebida nem construída para transportar passageiros na sua parte traseira. A. Whitty, proprietário e condutor desta carrinha de carga, perdeu o controlo do veículo e colidiu com um muro. O veículo não dispunha de assentos na sua parte traseira, pelo que E. Farrell estava sentada no chão da carrinha de carga no momento do acidente.

13 Tendo-se verificado que A. Whitty não possuía seguro, E. Farrell procurou obter uma indemnização junto do MIBI, ao abrigo de uma convenção celebrada entre este organismo e o Minister for the Environment em 1988 (a seguir «convenção»). Através desta convenção, o MIBI comprometeu-se a indemnizar as vítimas de acidentes rodoviários envolvendo condutores que não tivessem subscrito o seguro obrigatório imposto pelo 1961 Act.

14 Porém, o MIBI recusou-se a indemnizar E. Farrell com fundamento em que esta viajava numa parte do veículo que não estava concebida nem equipada com assentos

para transportar passageiros. Considerou que a responsabilidade pelos danos corporais sofridos pela demandante não era, portanto, uma responsabilidade para a qual o seguro era obrigatório por força do 1961 Act. Por conseguinte, a convenção não era aplicável e o MIBI não estava obrigado a indemnizar a demandante nem a dar cumprimento a qualquer sentença proferida contra A. Whitty.

15 Em Setembro de 1997, E. Farrell intentou uma acção contra os demandados no processo principal. Em Julho de 2001, obteve uma decisão condenatória de A. Whitty. A determinação dos danos sofridos foi diferida para o momento da apreciação do mérito da causa. Com efeito, E. Farrell pretendia obter a declaração de que as medidas nacionais de transposição em vigor no momento do acidente não davam correctamente execução às disposições relevantes das Primeira e Terceira Directivas, em especial ao artigo 1.º desta última, ao passo que o MIBI e a Ireland contestaram que estas medidas não transpusessem correctamente o referido artigo, sustentando este Estado-Membro que a Terceira Directiva permitia não estender o seguro obrigatório de responsabilidade civil às pessoas que se encontrassem numa parte de um veículo motorizado que não tivesse sido concebida nem equipada com assentos para transportar passageiros.

16 Nestas circunstâncias, a High Court decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) A partir de 31 de Dezembro de 1995, data-limite em que a Irlanda devia transpor as disposições da Terceira Directiva [...] no que se refere aos

passageiros de veículos motorizados, com excepção dos motociclos, estava a Irlanda obrigada, por força do artigo 1.º desta directiva, a tornar obrigatório o seguro de responsabilidade civil por danos pessoais causados aos passageiros que viajam numa parte de um veículo motorizado não concebida nem construída para o transporte sentado de passageiros?

2) Sendo afirmativa a resposta à primeira questão, o artigo 1.º da Terceira Directiva confere aos particulares direitos que estes podem invocar directamente perante os órgãos jurisdicionais nacionais?»

**Quanto às questões prejudiciais**

*Quanto à primeira questão*

17 Com a primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, no essencial, se o artigo 1.º da Terceira Directiva deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional nos termos da qual o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel não cobre a responsabilidade por danos corporais causados a pessoas que viajam numa parte de um veículo automóvel não concebida nem construída com assentos para passageiros.

18 E. Farrell e a Comissão das Comunidades Europeias consideram, no essencial, que o artigo 1.º da Terceira Directiva exige que o seguro obrigatório cubra, em todos os Estados-Membros, os danos causados às pessoas que viajam numa parte de um veículo que não tenha sido concebida para o transporte de passageiros nem equipada com assentos para esse fim.

19 A Ireland, apoiada pelo MIBI, é de opinião contrária. Este Estado-Membro sustenta, por um lado, que, não definindo a Terceira Directiva o conceito de «passageiro», cabe aos Estados-Membros definir quais as pessoas que viajam nos veículos que são consideradas passageiros para os fins desta directiva e que, por outro lado, esta última não obriga os Estados-Membros a garantir a subscrição de um seguro obrigatório para os danos corporais sofridos por pessoas que viajem numa parte de um veículo não concebida com lugares sentados.

20 O referido Estado acrescenta que o seu entendimento restritivo se justifica por razões de coerência com a regulamentação relativa à segurança rodoviária, dado que a inclusão dessas pessoas no âmbito da garantia do seguro obrigatório equivaleria a fazer com que a seguradora tivesse de tomar a seu cargo um comportamento perigoso deliberado. Acrescenta ainda que tal entendimento está em conformidade com a declaração conjunta do Conselho e da Comissão inscrita na acta do Conselho no momento da adopção da sua posição comum relativa ao projecto da Terceira Directiva. Nos termos desta acta, o Conselho e a Comissão declararam que o artigo 1.º da Terceira Directiva não prejudica as disposições das legislações dos Estados-Membros quanto à indemnização do passageiro responsável pelo acidente, do passageiro em excesso ou do passageiro transportado num veículo que não foi concebido para o transporte de pessoas além do condutor.

21 A argumentação da Ireland não pode ser acolhida.

22 Importa constatar que, nos termos do artigo 1.º da Terceira Directiva, o seguro obrigatório cobre a responsabilidade pelos danos corporais causados a todos os passageiros, excepto o condutor, que resultem da circulação de um veículo.

23 Dado que este artigo concede, incontestavelmente, uma cobertura pelo seguro a todos os passageiros, a tese da Ireland só pode ser acolhida na medida em que as pessoas transportadas num veículo não concebido para o seu transporte não possam ser qualificadas de «passageiros».

24 Ora, seria contrário aos objectivos da regulamentação comunitária excluir do conceito de «passageiro», e deste modo da cobertura conferida pelo seguro, as pessoas lesadas que viajassem num veículo não destinado ao seu transporte nem equipado para este fim. Com efeito, nos termos dos quarto e quinto considerandos da Terceira Directiva, esta regulamentação tem por objectivo, designadamente, preencher as lacunas na cobertura pelo seguro obrigatório dos passageiros de veículos automóveis em certos Estados-Membros e proteger essa categoria particularmente vulnerável de vítimas potenciais, bem como garantir que as vítimas de acidentes de veículos automóveis recebam tratamento idêntico, independentemente dos locais da Comunidade onde ocorram os acidentes.

25 Aliás, esta interpretação é corroborada pela jurisprudência do Tribunal de Justiça. Com efeito, o Tribunal de Justiça já declarou que as Primeira e Segunda Directivas

não impuseram antes de 31 de Dezembro de 1995, ou seja, antes de expirar o prazo fixado à Irlanda para a transposição da Terceira Directiva, a obrigação de prever que o seguro obrigatório cubra os danos corporais causados aos passageiros transportados numa parte de um veículo não preparada para o transporte de passageiros sentados. Porém, o Tribunal de Justiça salientou que o artigo 1.º da Terceira Directiva estendeu, a partir desta data, a cobertura obrigatória imposta pelo n.º 1 do artigo 3.º da Primeira Directiva, tal como precisado e completado pela Segunda Directiva, aos danos corporais causados aos passageiros que não o condutor (despacho de 14 de Outubro de 2002, Withers, C-158/01, Colect., p. I-8301, n.os 20 e 21).

26 Além disso, como decorre desta jurisprudência, quando o Tribunal de Justiça se pronunciou sobre os danos corporais causados às pessoas transportadas numa parte de um veículo não preparada para o transporte de passageiros sentados, considerou que as referidas pessoas eram «passageiros», independentemente da parte do veículo onde tinham sido transportadas (v., neste sentido, despacho Withers, já referido, n.º 21).

27 Acresce que a regulamentação comunitária prevê expressamente excepções à obrigação de proteger as vítimas de acidentes. Estas excepções são contempladas nos artigos 1.º, n.º 4, terceiro parágrafo, e 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva.

28 Todavia, o legislador comunitário não previu qualquer derrogação relativa a uma categoria distinta de pessoas susceptíveis de ser vítimas de um acidente automóvel ao viajarem numa parte do veículo que não está concebida para o seu transporte nem equipada para este fim. Nestas condições, tais pessoas não podem ser excluídas do conceito de «passageiro» e, portanto, da cobertura do seguro garantida pela regulamentação comunitária.

29 Dado que, por um lado, a faculdade de estabelecer derrogações à obrigação de proteger as vítimas de acidentes está definida e circunscrita pelo direito comunitário e que, por outro, a realização dos objectivos supramencionados torna necessária uma abordagem uniforme da cobertura pelo seguro dos passageiros a nível comunitário, os Estados-Membros não podem introduzir limitações adicionais ao seguro obrigatório relativamente aos passageiros.

30 Por conseguinte, uma legislação nacional não pode reduzir o conceito de «passageiro» e assim privar da cobertura pelo seguro pessoas que, nos termos das Primeira, Segunda e Terceira Directivas, tenham direito à indemnização dos danos causados por veículos automóveis.

31 Importa acrescentar que o entendimento restritivo do legislador nacional também não pode ser justificado pela declaração conjunta do Conselho e da Comissão, mencionada no n.º 20 do presente acórdão. Com efeito, decorre de jurisprudência assente que, no caso de uma declaração inscrita numa acta do Conselho não encontrar qualquer expressão no texto de uma disposição de direito derivado, não pode ser considerada para a sua interpretação (acórdãos de 26 de Fevereiro de 1991, Antonissen, C-292/89, Colect., p. I-745, n.º 18; de 8 de Junho de 2000, Epson Europe, C-375/98, Colect., p. I-4243, n.º 26; e de 10 de Janeiro de 2006, Skov e Bilka, C-402/03, Colect., p. I-199, n.º 42).

32 Deve ainda lembrar-se que a obrigação de cobertura dos passageiros pelo seguro é distinta da extensão da indemnização destes últimos quando são vítimas de um sinistro causado por veículos. Com efeito, enquanto que a primeira é garantida e definida pela regulamentação comunitária, a segunda é regulada, essencialmente, pelo direito nacional.

33 A este respeito, o Tribunal de Justiça já declarou que as Primeira, Segunda e Terceira Directivas não visam harmonizar os regimes de responsabilidade civil dos Estados-Membros e que, no estado actual do direito comunitário, estes últimos continuam livres de determinar o regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos. Todavia, os Estados-Membros são obrigados a garantir que a responsabilidade civil aplicável segundo o seu direito nacional esteja coberta por um seguro conforme às disposições das três directivas supramencionadas (acórdãos de 14 de Setembro de 2000, Mendes Ferreira e Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Colect., p. I-6711, n.os 23 e 29, e de 30 de Junho de 2005, Candolin e o., C-537/03, Colect., p. I-5745, n.º 24).

34 Além disso, resulta desta jurisprudência que os Estados-Membros devem exercer as suas competências neste domínio no respeito do direito comunitário, em particular do artigo 1.º da Terceira Directiva, e que as disposições nacionais que regulam a indemnização devida por sinistros resultantes da circulação de veículos não podem privar este artigo do seu efeito útil (v., neste sentido, acórdão de 28 de Março de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Colect., p. I-1829, n.º 19, e acórdão Candolin e o., já referido, n.os 27 e 28).

35 Por conseguinte, uma legislação nacional, definida em função de critérios gerais e abstractos, não pode negar ou limitar de forma desproporcionada a indemnização de um passageiro apenas com o fundamento de que este contribuiu para a produção do dano. Com efeito, só em circunstâncias excepcionais é possível, com base numa apreciação individual e no respeito do direito comunitário, limitar a extensão de tal indemnização (v., neste sentido, acórdão Candolin e o., já referido, n.os 29, 30 e 35).

36 Face a estas considerações, importa responder à primeira questão que o artigo 1.º da Terceira Directiva deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação

nacional nos termos da qual o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel não cobre a responsabilidade por danos corporais causados a pessoas que viajam numa parte de um veículo automóvel que não foi concebida nem construída com assentos para passageiros.

*Quanto à segunda questão*

37 No que diz respeito à segunda questão, relativa à possibilidade de os particulares invocarem directamente o artigo 1.º da Terceira Directiva perante os órgãos jurisdicionais nacionais, importa recordar que, segundo jurisprudência constante, uma disposição de uma directiva tem efeito directo se, do ponto de vista do seu conteúdo, for incondicional e suficientemente precisa (acórdãos de 19 de Janeiro de 1982, Becker, 8/81, Recueil, p. 53; de 4 de Dezembro de 1997, Kampelmann e o., C-253/96 a C-258/96, Colect., p. I-6907, n.º 37; e de 9 de Setembro de 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, Colect., p. I-7905, n.º 57).

38 No caso vertente, há que observar que, como a Comissão salienta, esses critérios são cumpridos pelo artigo 1.º da Terceira Directiva. Com efeito, este artigo permite identificar quer a obrigação do Estado-Membro quer os beneficiários, e o conteúdo das suas disposições é incondicional e preciso. Por conseguinte, o artigo 1.º da Terceira Directiva pode ser invocado para afastar as disposições de direito nacional que excluem do benefício da garantia do seguro obrigatório as pessoas que viajam em qualquer parte de um veículo que não seja concebida nem construída com assentos para passageiros.

39 Resta a questão de saber se esta disposição pode ser invocada contra um organismo como o MIBI.

40 A este respeito, importa precisar que uma directiva não pode ser invocada contra particulares, mas contra o Estado, qualquer que seja a qualidade em que este último actue — a de empregador ou a de autoridade pública. Entre as entidades contra as quais se podem invocar as disposições de uma directiva susceptíveis de produzir efeitos directos conta-se um organismo que, seja qual for a sua forma jurídica, tenha sido encarregado, por um acto da autoridade pública, de prestar, sob o controlo desta, um serviço de interesse público e que disponha, para esse efeito, de poderes que exorbitam das normas aplicáveis às relações entre particulares (acórdãos de 12 de Julho de 1990, Foster e o., C-188/89, Colect., p. I-3313, n.º 20; de 14 de Setembro de 2000, Collino e Chiappero, C-343/98, Colect., p. I-6659, n.º 23; e de 5 de Fevereiro de 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Colect., p. I--1477, n.º 24).

41 Uma vez que o órgão jurisdicional de reenvio não forneceu informações suficientes sobre o MIBI para decidir se este último pode ser equiparado a uma tal entidade, compete ao juiz nacional apreciar, tendo em conta, com base nas considerações antecedentes, o estatuto do MIBI e as suas relações com o Estado irlandês, se a directiva pode ser invocada contra ele.

42 Se o juiz nacional decidir que a directiva não pode ser invocada contra o MIBI, é obrigado, ao aplicar o direito interno, nomeadamente as disposições de uma

regulamentação especificamente adoptada para dar cumprimento às exigências de uma directiva, a interpretar o direito nacional, na medida do possível, à luz do texto e da finalidade da directiva em causa, para alcançar o resultado por ela prosseguido (acórdãos de 23 de Outubro de 2003, Adidas-Salomon e Adidas Benelux, C-408/01, Colect., p. I-12537, n.º 21, e de 5 de Outubro de 2004, Pfeiffer e o., C-397/01 a C-403/01, Colect., p. I-8835, n.º 113).

43 De qualquer modo, poderia haver lugar à responsabilidade do Estado-Membro pela indemnização dos danos causados pela falta de transposição correcta de uma directiva, no sentido do acórdão de 19 de Novembro de 1991, Francovich e o. (C-6/90 e C-9/90, Colect., p. I-5357).

44 Por conseguinte, importa responder à segunda questão que o artigo 1.º da Terceira Directiva reúne todas as condições exigidas para produzir efeito directo e, portanto, confere aos particulares direitos que estes podem invocar directamente perante os órgãos jurisdicionais nacionais. Todavia, compete ao juiz nacional verificar se esta disposição pode ser invocada contra um organismo como o MIBI.

## Quanto às despesas

45 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) declara:

1) **O artigo 1.º da Terceira Directiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis, deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma legislação nacional nos termos da qual o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel não cobre a responsabilidade por danos corporais causados a pessoas que viajam numa parte de um veículo automóvel que não foi concebida nem construída com assentos para passageiros.**

2) **O artigo 1.º da Terceira Directiva 90/232 reúne todas as condições exigidas para produzir efeito directo e, portanto, confere aos particulares direitos que estes podem invocar directamente perante os órgãos jurisdicionais nacionais. Todavia, compete ao juiz nacional verificar se esta disposição pode ser invocada contra um organismo como o Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Assinaturas