DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 19 april 2007 *

I mål C-356/05,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av High Court (Irland) genom beslut av den 30 juli 2004, som inkom till domstolen den 23 september 2005, i målet

Elaine Farrell

mot

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Rättegångsspråk: engelska.

Ireland,

Attorney General

och

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden P. Jann samt domarna E. Juhász (referent), J.N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann och E. Levits,

generaladvokat: C. Stix-Hackl,
justitiesekreterare: handläggaren J. Swedenborg,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 7 september 2006,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Elaine Farrell, genom E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, och C. Murphy, Barrister, befullmäktigade av M. O'Shea, Solicitor,

— Minister for the Environment, Irland och Attorney General, genom E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney och D. O'Hagan, samtliga i egenskap av ombud,

— Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), genom E. Gleeson, SC, befullmäktigad av P. Boyd, Solicitor,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom N. Yerrell, i egenskap av ombud,

och efter att den 5 oktober 2006 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 1 i rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 129, s. 33; svensk specialutgåva, område 13, volym 19, s. 189) (nedan kallat tredje direktivet).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Elaine Farrell, å ena sidan, och Alan Whitty, Minister for the Environment, Irland, Attorney General (nedan kallade Irland) och Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (nedan kallad MIBI), å andra sidan.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

3 Enligt artikel 1 i rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motor-

fordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EGT L 103, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 1, s. 111), i dess lydelse enligt tredje direktivet (nedan kallat första direktivet), avses med fordon "varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat".

4 I artikel 3.1 i första direktivet föreskrivs följande:

"[V]arje medlemsstat [skall] vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor skall bestämmas inom ramen för dessa åtgärder."

5 I artikel 1.4 första och tredje styckena i rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon (EGT L 8, 1984, s. 17; svensk specialutgåva, område 6, volym 2, s. 90), i dess lydelse enligt tredje direktivet (nedan kallat andra direktivet), föreskrivs följande:

"Varje medlemsstat skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av

fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i punkt 1 inte tecknats. Denna bestämmelse skall inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de personer som är ansvariga för olyckshändelsen och andra försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som skall ersätta den skadelidande för samma skada. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som vållat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala.

...

Medlemsstaterna får dock förordna att ersättning från detta organ inte skall ske till förmån för personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om organet kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var oförsäkrat."

6 I artikel 2.1 i andra direktivet föreskrivs följande:

"Varje medlemsstat skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att lagregler och villkor i vissa försäkringsavtal inte skall, såvitt avser tillämpningen av artikel 3.1 i

[första] direktiv[et] ..., tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka. Detta gäller de avtal, utfärdade i enlighet med artikel 3.1 i [första direktivet] ..., som föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

— personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,

— personer som inte har körkort för det ifrågavarande fordonet, eller

— personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.

Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

Medlemsstaterna skall kunna avstå från att tillämpa bestämmelserna i första stycket beträffande olyckshändelser som inträffar inom deras territorium, om och i den utsträckning den skadelidande kan erhålla ersättning för skadan från ett socialförsäkringsorgan."

7 I andra till femte skälen i tredje direktivet föreskrivs följande:

"Enligt artikel 3 i [första] direktiv[et] ... skall varje medlemsstat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium skall omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor bör bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.

Genom [andra] direktiv[et] ..., utjämnades skillnaderna mellan medlemsstaterna väsentligt rörande beloppsramar och villkor för den obligatoriska ansvarsförsäkringen. Betydande skillnader föreligger emellertid fortfarande beträffande sådan försäkring.

De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras jämförbar behandling, oavsett var inom gemenskapen skadan inträffar.

Särskilt finns det i vissa medlemsstater luckor i den obligatoriska ansvarsförsäkringens omfattning beträffande passagerare i motorfordon. För att skydda denna särskilt sårbara grupp av skadelidande bör sådana luckor fyllas."

8 I artikel 1 i tredje direktivet föreskrivs följande:

"Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.1 andra stycket i [andra] direktiv [et] ..., skall den försäkring som avses i artikel 3.1 i [första] direktiv[et] ... omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

I detta direktiv avses med fordon ett fordon enligt definitionen i artikel 1 i [första] direktiv[et] ... ."

9 Enligt artikel 6.2 i tredje direktivet skall Irland ha tid på sig fram till den 31 december 1998 för att följa artikel 1 beträffande passagerare baktill på motorcykel samt till den 31 december 1995 för att följa artikel 1 beträffande andra fordon.

Den nationella lagstiftningen

10 Av begäran om förhandsavgörande framgår att den relevanta lagstiftningen huvudsakligen består av Sections 5, 56 och 65.1 a i 1961 års vägtrafiklag (Road Traffic Act 1961), i den version som var i kraft vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i målet (nedan kallad 1961 års lag), samt av artikel 6 i 1962 års ministerförordning om obligatorisk ansvarsförsäkring för vägtrafik (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962, i ändrad lydelse.

11 Den nationella domstolen har preciserat att en person som framför ett fordon enligt dessa bestämmelser skall ha tecknat ett godkänt försäkringsavtal som omfattar all ansvarighet för personskador som drabbar personer som färdas i fordonet. Denna skyldighet gäller inte undantagna personer. Undantagna personer är personer som begär ersättning för skada trots att de befann sig i en fordonstyp som inte omfattas av ministerförordningen. För dessa fordon, som regleras av den behöriga ministern, föreskrivs en skyldighet att teckna en obligatorisk ansvarsförsäkring för skador som drabbar personer som färdas i dessa fordon. Ministern saknar emellertid behörighet

att utvidga denna försäkringsskyldighet till skador som drabbar personer som färdas i en del av fordonen som varken har utformats eller försetts med sittplatser för passagerare.

Tvisten i målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

12 Den 26 januari 1996 råkade Elaine Farrell ut för en trafikolycka. Hon färdades i en skåpbil vars bakre del varken hade utformats eller försetts med sittplatser för passagerare. Skåpbilen kördes av ägaren Alan Whitty som förlorade kontrollen över fordonet och körde in i en vägg. Eftersom det saknades säten i den bakre delen av fordonet satt Elaine Farrell vid tidpunkten för olyckan på golvet i skåpbilen.

13 När det visade sig att Alan Whitty inte var försäkrad begärde Elaine Farrell ersättning från MIBI på grundval av ett avtal som hade ingåtts mellan MIBI och Minister for the Environment år 1988 (nedan kallat avtalet). I avtalet förpliktar MIBI sig att utge ersättning till personer som skadas i trafikolyckor i vilka förare som saknar den obligatoriska ansvarsförsäkring som föreskrivs i 1961 års lag är inblandade.

14 MIBI avslog Elaine Farrells begäran om ersättning med hänvisning till att hon hade färdats i en del av fordonet som varken hade utformats eller försetts med sittplatser

för passagerare. Av detta skäl utgjorde ansvarigheten för Elaine Farrells personskada enligt MIBI inte en ansvarighet som omfattas av försäkringsplikten enligt 1961 års lag. Detta i sin tur medförde att avtalet inte var tillämpligt och att MIBI varken var skyldigt att utge ersättning till Elaine Farrell eller att rätta sig efter den dom som meddelats mot Alan Whitty.

15 I september år 1997 väckte Elaine Farrell talan mot svarandena i målet vid den nationella domstolen. I juli månad år 2001 bifölls hennes talan mot Alan Whitty. Uppskattningen av skadans omfattning sköts fram till prövningen av själva saken. Elaine Farrell hade nämligen yrkat att den nationella domstolen skulle fastställa att de relevanta bestämmelserna i första och tredje direktiven, i synnerhet bestämmelserna i artikel 1 i det sistnämnda direktivet, vid tidpunkten för olyckan inte hade införlivats på ett korrekt sätt med den nationella rätten. MIBI och Irland bestred att nämnda artikel inte hade införlivats på ett korrekt sätt genom de nationella bestämmelserna. Irland gjorde därvid gällande att det enligt tredje direktivet är möjligt att underlåta att utsträcka den obligatoriska ansvarsförsäkringen till att omfatta personer som färdas i en del av ett motordrivet fordon som varken har utformats eller försetts med sittplatser för passagerare.

16 Under dessa omständigheter beslutade High Court att vilandeförklara målet och begära ett förhandsavgörande från domstolen beträffande följande frågor:

"1) Är Irland enligt artikel 1 i [tredje] ... direktiv[et] ... skyldigt att sedan den 31 december 1995 – det datum då Irland senast skulle införliva bestämmelserna

i nämnda tredje direktiv om passagerare i andra fordon än motorcyklar med nationell rätt – införa obligatorisk ansvarsförsäkring för skador som drabbar personer som färdas i en del av ett motorfordon som varken har utformats eller försetts med sittplatser för passagerare?

2) För det fall den första frågan besvaras jakande, ger artikel 1 i tredje direktivet enskilda rättigheter som kan åberopas direkt vid nationell domstol?"

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

17 Den nationella domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 1 i tredje direktivet skall tolkas så, att den utgör hinder mot en nationell bestämmelse enligt vilken den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon inte omfattar ansvarighet för personskador som drabbar personer som färdas i en del av ett motorfordon som varken har utformats eller försetts med sittplatser för passagerare.

18 Elaine Farrell och Europeiska gemenskapernas kommission har i sak gjort gällande att artikel 1 i tredje direktivet kräver att den obligatoriska ansvarsförsäkringen, i samtliga medlemsstater, omfattar personskador som drabbar personer som färdas i en del av ett fordon som varken har utformats för passagerartransport eller försetts med sittplatser för passagerare.

19 Irland har, med stöd av MIBI, gjort gällande motsatsen. Eftersom begreppet "passagerare" inte har definierats i tredje direktivet ankommer det enligt Irland på medlemsstaterna att bestämma vilka personer i ett fordon som utgör passagerare i den mening som avses i direktivet. Enligt nämnda regering är medlemsstaterna enligt direktivet inte heller skyldiga att säkerställa att obligatorisk ansvarsförsäkring tecknas för personskador som drabbar personer som färdas i en del av fordonet som saknar sittplatser.

20 Irland har förklarat sitt restriktiva synsätt med att den strävar efter koherens med bestämmelserna om trafiksäkerhet. Om de aktuella personerna omfattades av tillämpningsområdet för den obligatoriska ansvarsförsäkringen skulle försäkringen nämligen komma att omfatta ett avsiktligt farligt beteende. Synsättet överensstämmer dessutom enligt Irland med rådets och kommissionens gemensamma förklaring, vilken skrevs in i rådets protokoll när dess gemensamma ståndpunkt om förslag till tredje direktivet antogs. Enligt detta protokoll har rådet och kommissionen fastställt att artikel 1 i tredje direktivet inte påverkar bestämmelserna i medlemsstaternas lagstiftning om ersättning till passagerare som är medansvariga i olyckan, till övertaliga passagerare eller till passagerare som färdas i ett fordon som inte är utformat för att transportera andra personer än föraren.

21 Irlands resonemang kan inte godtas.

22 Det skall noteras att den obligatoriska ansvarsförsäkringen enligt artikel 1 i tredje direktivet omfattar ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

23 Eftersom det är obestridligt att samtliga passagerare omfattas av försäkringen enligt denna artikel, kan Irlands resonemang enbart godtas under förutsättning att de personer som färdas i ett fordon som inte har utformats för persontransport inte kan betecknas som "passagerare".

24 Att exkludera skadade personer som färdats i ett fordon som varken är avsett eller utrustat för persontransporter från begreppet "passagerare", och därmed från försäkringens tillämpningsområde, skulle emellertid strida mot syftet med gemenskapsbestämmelserna. Enligt fjärde och femte skälen i tredje direktivet har dessa bestämmelser nämligen bland annat till syfte att fylla luckor i den obligatoriska ansvarsförsäkringens omfattning beträffande passagerare i motorfordon i vissa medlemsstater och skydda denna särskilt sårbara grupp av skadelidande samt tillförsäkra de skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon jämförbar behandling, oavsett var inom gemenskapen skadan inträffar.

25 Denna tolkning stöds dessutom av domstolens rättspraxis. Domstolen har nämligen redan fastställt att första och andra direktiven inte medförde en skyldighet att före

den 31 december 1995, det vill säga före utgången av den införlivandefrist som fastställts för Irland i tredje direktivet, föreskriva att den obligatoriska ansvarsförsäkringen skall omfatta personskador för personer som färdas i en del av ett fordon som inte har inrättats för transport av sittande passagerare. Domstolen har däremot angett att det obligatoriska skydd som föreskrivs i artikel 3.1 i första direktivet, i dess preciserade och kompletterade lydelse enligt andra direktivet, genom artikel 1 i tredje direktivet utsträcktes till att omfatta personskador som även andra personer än föraren råkar ut för (se beslut av den 14 oktober 2002 i mål C-158/01, Withers, REG 2002, s. I-8301, punkterna 20 och 21).

26 Såsom framgår av nämnda rättspraxis betraktade domstolen dessutom, när den uttalade sig om personskador för personer som färdas i en del av ett fordon som inte har inrättats för transport av sittande passagerare, nämnda personer som "passagerare", oberoende av i vilken del av fordonet som de färdades (se, för ett liknande resonemang, beslutet i det ovannämnda målet Withers, punkt 21).

27 Gemenskapsbestämmelserna innehåller dessutom uttryckliga undantag från skyldigheten att skydda olycksoffer. Undantagen återfinns i artiklarna 1.4 tredje stycket och 2.1 i andra direktivet.

28 Gemenskapslagstiftaren har emellertid inte föreskrivit något undantag för den tydliga kategori av personer som riskerar att skadas i trafikolyckor genom att färdas i en del av ett fordon som varken är avsedd eller utrustad för persontransport. Under dessa omständigheter kan dessa personer inte exkluderas från begreppet "passagerare" och, som en följd härav, undantas från skyddet av den försäkring som föreskrivs i gemenskapsbestämmelserna.

29 Med hänsyn till att rätten att införa undantag från skyldigheten att skydda olycksoffer regleras och avgränsas i gemenskapsrätten samt till att förverkligandet av de syften som nämns ovan förutsätter ett gemensamt synsätt på gemenskapsnivå med avseende på vilka passagerare som omfattas av försäkringen, kan medlemsstaterna inte införa ytterligare begränsningar för passagerare i den obligatoriska ansvarsförsäkringen.

30 Följaktligen är det inte möjligt att i nationell lagstiftning inskränka räckvidden av begreppet "passagerare" och på så sätt frånta personer, som enligt första, andra och tredje direktiven har rätt till ersättning för skada som orsakats av motorfordon, försäkringsskydd.

31 Det skall tilläggas att den nationella lagstiftarens restriktiva synsätt inte heller kan rättfärdigas med stöd av rådets och kommissionens gemensamma förklaring, vilken nämns i punkt 20 i förevarande dom. Det följer nämligen av fast rättspraxis att när en förklaring i ett mötesprotokoll från rådet inte har kommit till uttryck i en sekundärrättsakt kan den inte tillmätas betydelse vid tolkningen av densamma (dom av den 26 februari 1991 i mål C-292/89, Antonissen, REG 1991, s. I-745, punkt 18, svensk specialutgåva, volym 11, s. 55, av den 8 juni 2000 i mål C-375/98, Epson Europe, REG 2000, s. I-4243, punkt 26, och av den 10 januari 2006 i mål C-402/03, Skov och Bilka, REG 2006, s. I-199, punkt 42).

32 Det skall dessutom erinras om att det obligatoriska försäkringsskyddet för passagerare är skild från storleken på ersättningen till dessa, för det fall de råkar ut för en trafikolycka. Den förstnämnda företeelsen säkerställs och regleras nämligen i gemenskapslagstiftningen, medan den sistnämnda företeelsen i huvudsak regleras i nationell rätt.

33 Domstolen har redan fastställt att första, andra och tredje direktiven inte syftar till att harmonisera medlemsstaternas system för civilrättsligt ansvar och att medlemsstaterna, på gemenskapsrättens nuvarande stadium, är fria att bestämma vilket system för civilrättsligt ansvar som skall tillämpas vid trafikolyckor, men att de samtidigt är skyldiga att säkerställa att det civilrättsliga ansvar som är tillämpligt enligt inhemsk rätt omfattas av en försäkring som överensstämmer med bestämmelserna i de tre ovannämnda direktiven (dom av den 14 september 2000 i mål C-348/98, Mendes Ferreira och Delgado Correia Ferreira, REG 2000, s. I-6711, punkterna 23 och 29, och av den 30 juni 2005 i mål C-537/03, Candolin m.fl., REG 2005, s. I-5745, punkt 24).

34 Det följer dessutom av denna rättspraxis att medlemsstaterna skall utöva sina befogenheter under iakttagande av gemenskapsrätten och särskilt av artikel 1 i tredje direktivet, och att de nationella bestämmelser som styr ersättningen vid trafikolyckor inte kan frånta de ovannämnda bestämmelserna deras ändamålsenliga verkan (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 mars 1996 i mål C-129/94, Ruiz Bernáldez, REG 1996, s. I-1829, punkt 19, och dom i det ovannämnda målet Candolin m.fl., punkterna 27 och 28).

35 Följaktligen kan en passagerare enligt nationella bestämmelser innehållande allmänna och abstrakta kriterier inte vägras ersättning eller få ersättningen nedsatt på ett oproportionerligt sätt endast på grund av passagerarens medverkan till uppkomsten av skadan. Det är nämligen endast under särskilda omständigheter och efter en bedömning av det enskilda fallet under iakttagande av gemenskapsrätten som sådan ersättning till den skadelidande kan nedsättas (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Candolin m.fl., punkterna 29, 30 och 35).

36 Med beaktande av dessa överväganden skall den första frågan besvaras så att artikel 1 i tredje direktivet skall tolkas så, att den utgör hinder mot en nationell

bestämmelse enligt vilken den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon inte omfattar ansvarighet för personskador som drabbar personer som färdas i en del av ett motorfordon som varken har utformats eller försetts med sittplatser för passagerare.

Den andra frågan

37 Vad avser den andra frågan, rörande enskildas möjlighet att direkt åberopa artikel 1 i tredje direktivet vid nationell domstol, skall det erinras om att en bestämmelse i ett direktiv enligt fast rättspraxis har direkt effekt om den med avseende på innehållet framstår som ovillkorlig och tillräckligt precis (dom av den 19 januari 1982 i mål 8/81, Becker, REG 1982, s. 53, svensk specialutgåva, volym 6, s. 285, av den 4 december 1997 i de förenade målen C-253/96–C-258/96, Kampelmann m.fl., REG 1997, s. I-6907, punkt 37, och av den 9 september 2004 i mål C-292/02, Meiland Azewijn, REG 2004, s. I-7905, punkt 57).

38 Domstolen konstaterar att artikel 1 i tredje direktivet, såsom kommissionen har gjort gällande, uppfyller dessa krav. Det är nämligen möjligt att på grundval av denna artikel fastställa såväl medlemsstatens som förmånstagarnas skyldigheter. Innehållet i bestämmelserna är dessutom ovillkorligt och precist. Följaktligen kan artikel 1 i tredje direktivet åberopas för att avvika från nationella bestämmelser enligt vilka personer som färdas i en del av ett fordon som varken har utformats eller försetts med sittplatser för passagerare inte omfattas av det obligatoriska försäkringsskyddet.

39 Det återstår att pröva huruvida denna bestämmelse kan åberopas mot ett organ som MIBI.

40 Det skall i detta sammanhang preciseras att ett direktiv inte kan åberopas mot enskilda, men däremot mot staten, oavsett om denna agerar i egenskap av arbetsgivare eller offentlig myndighet. Bland de organ gentemot vilka sådana bestämmelser i ett direktiv som kan ha direkt effekt kan åberopas ingår under alla förhållanden ett organ som, oavsett sin rättsliga form, i enlighet med en av staten antagen rättsakt har fått i uppdrag att utöva offentlig serviceverksamhet under statens tillsyn och som med anledning härav har särskilda befogenheter utöver dem som följer av de rättsregler som gäller i förhållandet mellan enskilda (dom av den 12 juli 1990 i mål C-188/89, Foster m.fl., REG 1990, s. I-3313, punkt 20, svensk specialutgåva, volym 10, s. 479, av den 14 september 2000 i mål C-343/98, Collino och Chiappero, REG 2000, s. I-6659, punkt 23, och av den 5 februari 2004 i mål C-157/02, Rieser Internationale Transporte, REG 2004, s. I-1477, punkt 24).

41 Eftersom den nationella domstolen inte har lämnat tillräckligt med uppgifter i fråga om MIBI för att det skall vara möjligt att avgöra huruvida det kan jämställas med ett sådant organ ankommer det på den nationella domstolen att mot bakgrund av ovanstående överväganden undersöka MIBI:s ställning och förhållande till den irländska staten, och avgöra huruvida direktivet kan åberopas mot detta organ.

42 Om den nationella domstolen fastställer att direktivet inte kan åberopas mot MIBI är den, vid tillämpningen av nationell rätt, och särskilt bestämmelser i en nationell

lag som specifikt har införts för att genomföra ett direktiv, skyldig att i den utsträckning det är möjligt tolka den nationella rätten mot bakgrund av direktivets ordalydelse och syfte för att uppnå det resultat som avses i direktivet (dom av den 23 oktober 2003 i mål C-408/01, Adidas-Salomon och Adidas Benelux, REG 2003, s. I-12537, punkt 21, och av den 5 oktober 2004 i de förenade målen C-397/01–C-403/01, Pfeiffer m.fl., REG 2004, s. I-8835, punkt 113).

43 I alla händelser kan medlemsstatens ersättningsansvar för skada som vållats genom att direktivet inte införlivats på ett korrekt sätt, i den mening som avses i domen i de förenade målen Francovich m.fl. (dom av den 19 november 1991 i de förenade målen C-6/90 och C-9/90, Frankovich m.fl., REG 1991, s. I-5357; svensk specialutgåva, volym 11, s. I-435), aktualiseras.

44 Den andra frågan skall således besvaras så att artikel 1 i tredje direktivet uppfyller samtliga villkor för att ha direkt effekt och ger därmed enskilda rättigheter som kan åberopas direkt vid nationell domstol. Det ankommer emellertid på den nationella domstolen att pröva huruvida denna bestämmelse kan åberopas mot ett organ som MIBI.

Rättegångskostnader

45 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

1) **Artikel 1 i rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon skall tolkas så, att den utgör hinder mot en nationell bestämmelse enligt vilken den obligatoriska ansvarsförsäkringen för motorfordon inte omfattar ansvarighet för personskador som drabbar personer som färdas i en del av ett motorfordon som varken har utformats eller försetts med sittplatser för passagerare.**

2) **Artikel 1 i tredje direktivet 90/232 uppfyller samtliga villkor för att ha direkt effekt och ger därmed enskilda rättigheter som kan åberopas direkt vid nationell domstol. Det ankommer emellertid på den nationella domstolen att pröva huruvida denna bestämmelse kan åberopas mot ett organ som Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Underskrifter