A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2007. április 19.*

A C-356/05. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a High Court (Írország) a Bírósághoz 2005. szeptember 23-án érkezett 2004. július 30-i határozatával terjesztett elő az előtte

Elaine Farrell

és

Alan Whitty,

a **Minister for the Environment,**

* Az eljárás nyelve: angol.

Ireland,

az **Attorney General,**

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

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, Juhász E. (előadó), J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann és E. Levits bírák,

főtanácsnok: C. Stix-Hackl,
hivatalvezető: J. Swedenborg tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2006. szeptember 7-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– Elaine Farrell képviseletében M. O'Shea solicitor megbízásából E. McCullough SC, C. McCarthy BL, valamint C. Murphy barrister,

– a Minister for the Environment, Ireland és az Attorney General képviseletében E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney és D. O'Hagan, meghatalmazotti minőségben,

– a Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) képviseletében P. Boyd solicitor megbízásából E. Gleeson SC,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2006. október 5-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv (HL L 129., 33. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 249. o., a továbbiakban: harmadik irányelv) 1. cikkének értelmezésére irányul.

2 A kérdést az egyrészről E. Farrell, másrészről A. Whitty, valamint a Minister for the Environment (környezetügyi miniszter), Ireland és az Attorney General (a továbbiakban: Ireland), továbbá a Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (a továbbiakban: MIBI) között folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

3 A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1972. április 24-i 72/166/

EGK tanácsi irányelv (HL L 103., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 10. o.) harmadik irányelvvel módosított szövegének (a továbbiakban: első irányelv) 1. cikke értelmében „a »gépjármű« szó minden olyan gépjárművet jelöl, amely szárazföldi közlekedésre szolgál, és [amelyet] mechanikus erő hajt meg, de [amely] nem sínen közlekedik, valamint a pótkocsit, akkor is, ha nem egybekapcsolt".

4 Az első irányelv 3. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„[...] minden tagállam időben megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy a saját területén nyilvántartásba vett gépjárművek rendelkeznek [helyesen: rendelkezzenek] gépjármű-felelősségbiztosítással. A fedezett felelősség mértékét és a fedezet feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni".

5 A tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályainak közelítéséről szóló, 1983. december 30-i 84/5/EGK második tanácsi irányelv (HL 1984. L 8., 17. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 3. o.) harmadik irányelvvel módosított szövege (a továbbiakban: második irányelv) 1. cikke (4) bekezdésének első és harmadik albekezdése ekként rendelkezik:

„Valamennyi tagállam létrehoz vagy felhatalmaz egy szervet, amelynek a feladata az, hogy kártérítést biztosítson, legalább annak a biztosítási kötelezettségnek az erejéig, amely egy azonosítatlan gépjármű vagy az (1) bekezdésben meghatározott biztosítási

kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés esetén áll fenn. Ez a rendelkezés nem érinti a tagállamoknak azt a jogát, amelynek értelmében eldönthetik, hogy az e szerv által biztosított kártérítést kiegészítő vagy nem kiegészítő jellegűnek tekintik, illetve amelynek értelmében rendelkezhetnek a kárigények rendezésének megosztásáról a szerv, a balesetben felelős személy vagy személyek, valamint egyéb olyan biztosítók vagy társadalombiztosítási szervek között, amelyek ugyanannak a balesetnek a vonatkozásában kötelesek kártérítést biztosítani a balesetet elszenvedő részére. A tagállamok azonban nem engedhetik meg a szervezet számára, hogy a kártérítés kifizetését attól tegye függővé, hogy a károsult bármely módon igazolja, hogy a felelős személy nem képes kártérítést fizetni, vagy azt megtagadja.

[...]

Ugyanakkor a tagállamok kizárhatják a kártérítés e szerv általi kifizetését azon személyek vonatkozásában, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a szerv bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű nem volt biztosítva."

6 A második irányelv 2. cikkének (1) bekezdése szerint:

„Valamennyi tagállam megtesz minden szükséges intézkedést, amely garantálja, hogy bármely törvényi rendelkezést vagy bármely szerződési záradékot, amely [az első

irányelv] 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiállított biztosítási kötvényben szerepel, és amely kizárja a biztosítás köréből azokat az eseteket, amikor a gépjárművet olyan személy használja vagy vezeti, aki:

– ezen tevékenységhez nem rendelkezik kifejezett vagy hallgatólagos engedéllyel, vagy

– nem rendelkezik az adott gépjármű vezetésére feljogosító jogosítvánnyal, vagy

– megszegte az adott gépjármű műszaki állapotára és biztonságosságára vonatkozó, törvény által megszabott műszaki előírásokat,

[az első irányelv] 3. cikk (1) bekezdésének alkalmazásában érvénytelennek tekintsenek olyan harmadik fél kárigényének vonatkozásában, aki balesetet szenvedett el.

Mindazonáltal az első francia bekezdésben említett rendelkezés vagy előírás felhasználható olyan személyek ellenében, akik saját akaratukból szálltak be a gépjárműbe, amely a kárt vagy a sérülést okozta, amennyiben a biztosító bizonyítani tudja, hogy tudomásuk volt arról, hogy a gépjármű lopott volt.

A tagállamoknak lehetőségük van rá – a saját területükön történő balesetek esetében –, hogy ne alkalmazzák az első albekezdésben szereplő rendelkezést, amennyiben és amilyen mértékben az elszenvedett kárért a kárvallott személy egy szociális biztonsági szervtől kártérítést kaphat."

7 A harmadik irányelv második–ötödik preambulumbekezdése értelmében:

„mivel [az első irányelv] 3. cikke minden tagállamnak előírja, hogy tegyen meg minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a biztosítás az általában a területén használt gépjárművekkel kapcsolatos polgári jogi felelősségre kiterjedjen; mivel a vonatkozó felelősség mértékét és a biztosítás tartalmi feltételeit ezen intézkedések alapján kell meghatározni;

mivel a [második irányelv] jelentős mértékben csökkentette a tagállamokban a kötelező polgári jogi felelősségbiztosítás szintjében és tartalmában lévő eltéréseket; mivel azonban a biztosítás tartalmában még mindig jelentős eltérések vannak;

mivel a gépjárműbalesetek károsultjai számára összehasonlítható szintű bánásmódot kell biztosítani függetlenül attól, hogy a Közösségen belül a balesetek hol következnek be;

mivel egyes tagállamokban hézagok mutatkoznak a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításban, különösen a gépjárművek utasai tekintetében; mivel a potenciális károsultak e különösen sebezhető kategóriájának védelme érdekében e hézagokat meg kell szüntetni".

8 A harmadik irányelv 1. cikke szerint:

„A [második irányelv] 2. cikke (1) bekezdésének második albekezdése sérelme nélkül [az első irányelv] 3. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítás a gépjármű vezetője kivételével kiterjed valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő személyi sérülésével kapcsolatos felelősségre.

Ezen irányelv alkalmazásában a »gépjármű« fogalmát [az első irányelv] 1. cikke határozza meg."

9 A harmadik irányelv 6. cikkének (2) bekezdése értelmében Írország a motorkerékpárok pótülésén utazó utasai tekintetében 1998. december 31-ig, az egyéb gépjárművek tekintetében 1995. december 31-ig tehet eleget az ezen irányelv 1. cikkében előírt rendelkezéseknek.

A nemzeti szabályozás

10 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a vonatkozó szabályozást lényegében a Road Traffic Act 1961-nak (a közúti közlekedésről szóló, 1961. évi törvény) az alapügy tényállása szerinti időszakban hatályos szövegének (a továbbiakban: 1961 Act) 5. és 56. cikke, valamint 65. cikke (1) bekezdésének a) pontja, továbbá a módosított (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (a közúti közlekedési kötelező biztosításról szóló, 1962. évi miniszteri rendelet) 6. cikke alkotja.

11 A kérdést előterjesztő bíróság kifejti: e szabályozásból az következik, hogy a járművel közlekedő személynek a járműben utazó valamennyi személy testi sérülésével kapcsolatos felelősségre biztosítással kell rendelkeznie, bizonyos személyek kivételével. Kivételt képez az a személy, aki úgy követel kártérítést, hogy nem a miniszteri rendeletben meghatározott fajtájú járműben utazott. A hatáskörrel rendelkező miniszter által meghatározott járművek esetén az e járműben utazó személyeket ért

kárra kötelező felelősségbiztosítási szerződést kell kötni. A miniszter azonban nem terjesztheti ki e biztosítási kötelezettséget a jármű azon részében utazó személyeket ért kárra, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.

Az alapügy tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

12 E. Farrell 1996. január 26-án közúti balesetet szenvedett. Olyan kistehergépkocsiban utazott, amelynek hátsó részébe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára. A jármű tulajdonosa és vezetője, A. Whitty, elvesztette a jármű fölötti uralmat, így a jármű falnak ütközött. Minthogy a járműben hátsó ülés nem volt, E. Farrell a baleset időpontjában a jármű padlóján ült.

13 Miután kiderült, hogy A. Whitty nem rendelkezik biztosítással, E. Farrell az MIBI-tól kért kártérítést, az e szervezet és a Minister for the Environment között 1998-ban létrejött megállapodás (a továbbiakban: megállapodás) alapján. E megállapodásban az MIBI vállalta az 1961 Actben előírt kötelező biztosítással nem rendelkező járművezetők által okozott közúti balesetek károsultjai kárainak megtérítését.

14 Az MIBI azzal az indokkal tagadta meg E. Farrelltől a kártérítés fizetését, hogy E. Farrell a jármű olyan részében utazott, amelyet nem utasszállításra terveztek és

gyártottak. Az MIBI úgy vélte, hogy a kérelmező testi sérüléséért való felelősségre az 1961 Act alapján nem kötelező a biztosítás. Így a megállapodás nem alkalmazható, és az MIBI nem köteles kártérítést fizetni E. Farrellnek, valamint az A. Whittyt marasztaló ítéletet sem köteles teljesíteni.

15 E. Farrell 1997 szeptemberében eljárást indított az alapügy alperesei ellen. 2001 júliusában A. Whittyt marasztaló határozat született. A kár összegének megállapítását elhalasztották az érdemi határozathozatal időpontjára. Míg E. Farrell annak megállapítását kérte, hogy a baleset idején hatályos nemzeti intézkedések nem hajtották végre helyesen az első és a harmadik irányelv vonatkozó rendelkezéseit, közelebbről a harmadik irányelv 1. cikkét, az MIBI és Ireland vitatta, hogy ezen intézkedések ne ültették volna át helyesen ezt a cikket; Ireland arra hivatkozott, hogy a harmadik irányelv lehetővé teszi, hogy a felelősségbiztosítási kötelezettséget ne terjesszék ki a gépi meghajtású jármű azon részében utazó utasokat ért kárra, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.

16 Ezért a High Court eljárását felfüggesztette és a következő kérdéseket terjesztette előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„1) A harmadik irányelv 1. cikke alapján Írország köteles-e 1995. december 31-e óta – attól az időponttól kezdve, amikor a harmadik irányelv átültetésének

határideje vele szemben lejárt – kötelező felelősségbiztosítás kötését kötelezővé tenni olyan magánszemélyek sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősségre, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára?

2) Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: a harmadik irányelv 1. cikke biztosít-e magánszemélyek számára olyan jogokat, amelyekre azok közvetlenül hivatkozhatnak a nemzeti bíróságok előtt?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

17 Első kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a harmadik irányelv 1. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás nem vonatkozik az olyan magánszemélyek testi sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősségre, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.

18 E. Farrell és az Európai Közösségek Bizottsága lényegében úgy véli, hogy a harmadik irányelv megköveteli, hogy a kötelező biztosítás minden tagállamban kiterjedjen az olyan magánszemélyeket ért kárra, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.

19 Ireland – amelyet az MIBI támogat – ezzel ellentétes álláspontot van. Előadja egyrészt, hogy mivel a harmadik irányelv nem határozza meg az „utas" fogalmát, a tagállamok feladata meghatározni, hogy a járművön utazók közül ezen irányelv alkalmazásában ki minősül utasnak, másrészt pedig ezen irányelv nem kötelezi a tagállamokat a kötelező biztosítás olyan magánszemélyeket ért kár vonatkozásában történő előírására, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.

20 Ireland hozzáteszi: a megszorító megközelítést a közúti biztonságról szóló szabályozással való összhangra törekvés indokolja, mivel ha ilyen személyekre is kiterjedne a kötelező biztosítás hatálya, akkor a biztosítónak szándékosan veszélyeztető magatartásért kellene helytállnia. Szerinte ez a megközelítés megfelel a harmadik irányelv tervezetéről szóló közös állásfoglalás elfogadásakor a Tanács jegyzőkönyvébe felvett tanácsi és bizottsági közös nyilatkozatnak. E jegyzőkönyv szerint a Tanács és a Bizottság kijelentette: a harmadik irányelv nem érinti a tagállami jogszabályoknak a balesetért felelős, a szállítható utasszám feletti, illetve a járművezetőn kívül más személy szállítására nem tervezett járművön szállított utasnak nyújtandó kártérítésre vonatkozó rendelkezéseit.

21 Ireland érvelése nem fogadható el.

22 Megállapítandó, hogy a harmadik irányelv 1. cikke értelmében a kötelező biztosítás valamennyi utasnak a gépjárműhasználatból eredő testi sérülésével kapcsolatos felelősségre kiterjed, a gépjármű vezetője kivételével.

23 Mivel e cikk vitathatatlanul a biztosítás hatálya alá von minden utast, Ireland feltevése csak akkor fogadható el, ha a járművezetőn kívül más személy szállítására nem tervezett járművön szállított személy nem minősül „utasnak".

24 Márpedig a közösségi szabályozás céljával ellentétes lenne, ha az „utas" fogalmából – és így a biztosítás hatálya alól – kizárnánk azt a sérült személyt, aki olyan járművön utazott, amelyet nem utasszállításra szántak, és nem is szereltek bele ülést utasok számára. A harmadik irányelv negyedik és ötödik preambulumbekezdése értelmében ugyanis e szabályozás célja többek között a gépjárművek utasainak javára szóló kötelező felelősségbiztosítás terén az egyes tagállamokban mutatkozó hézagok megszüntetése, és a potenciális károsultak e különösen sebezhető kategóriájának védelme, valamint összehasonlítható szintű bánásmód biztosítása a gépjárműbalesetek károsultjai számára, függetlenül attól, hogy a Közösségen belül a balesetek hol következnek be.

25 Ezt az értelmezést egyébként a Bíróság ítélkezési gyakorlata is megerősíti. A Bíróság ugyanis korábban már megállapította: az első és a második irányelv 1995. december

31-ig, azaz a harmadik irányelvben Írország számára előírt átültetési határidőig nem írta elő, hogy a kötelező biztosítás kiterjedjen a jármű olyan részében szállított utasokat ért testi sérülésekre, amelyet nem utasszállításra alakítottak ki. A Bíróság azonban kimondta: a harmadik irányelv 1. cikke ezen időponttól kezdődően a kötelező biztosításnak az első irányelv második irányelvvel pontosított és kiegészített 3. cikkének (1) bekezdésében előírt hatályát kiterjesztette a járművezetőn kívüli személyek testi sérüléseire (lásd a C-158/01. sz. Withers-ügyben 2002. október 14-én hozott végzés [EBHT 2002., I-8301. o.] 20. és 21. pontját).

26 Emellett – mint ez ezen ítélkezési gyakorlatból kitűnik – a Bíróság, amikor a nem ülő utasok szállítására kialakított járműrészben utazó utasokat ért károkról határozott, e személyeket – függetlenül attól, hogy a jármű melyik részében utaztak – „utasnak" tekintette (lásd ilyen értelemben a Withers-ügyben hozott, fent hivatkozott végzés 21. pontját).

27 Továbbá a közösségi szabályozás kifejezetten tartalmaz a balesetek károsultjainak védelmére irányuló kötelezettség alóli kivételeket. E kivételek a második irányelv 1. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdésében és 2. cikkének (1) bekezdésében szerepelnek.

28 A közösségi jogalkotó azonban nem tett lehetővé eltérést a gépjárműbaleset következtében kárt szenvedett személyek azon csoportjára vonatkozóan, akik a jármű nem személyszállításra tervezett és e célra fel nem szerelt részében utaztak. Ezért e személyek nem zárhatók ki az „utas" fogalmából és ezáltal a közösségi szabályozáson alapuló biztosítás hatálya alól.

29 Minthogy egyrészt a közösségi jog meghatározza és leírja a balesetek károsultjainak védelmére irányuló kötelezettség alóli mentesség lehetőségét, másrészt a fenti célok megvalósítása közösségi szinten az utasok biztosítása hatályának egységes megközelítését teszi szükségessé, a tagállamok nem jogosultak a kötelező biztosítás utasokkal szembeni további korlátozására.

30 Következésképpen a nemzeti szabályozás nem szűkítheti az „utas" fogalmát, és nem foszthatja meg a biztosítási védelemtől az első, a második és a harmadik irányelv alapján a gépjármű okozta kár megtérítésére jogosultakat.

31 Emellett a nemzeti jogalkotó megszorító megközelítése nem indokolható a jelen ítélet 20. pontjában említett tanácsi és bizottsági közös nyilatkozattal. Az állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy ha a tanácsi jegyzőkönyvben szereplő nyilatkozat semmilyen formában nem jelenik meg a másodlagos jog rendelkezésének szövegében, akkor az említett rendelkezés értelmezéséhez sem használható fel (a C-292/89. sz. Antonissen-ügyben 1991. február 26-án hozott ítélet [EBHT 1991., I-745. o.] 18. pontja, a C-375/98. sz., Epson Europe ügyben 2000. június 8-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-4243. o.] 26. pontja és a C-402/03. sz., Skov és Bilka ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-199. o.] 42. pontja).

32 Arra is emlékeztetni kell, hogy az utasok kötelező biztosítása különbözik a jármű okozta baleset károsultjává vált utasok részére járó kártérítés terjedelmétől. Az előbbit ugyanis a közösségi jog szabályozza, az utóbbit pedig lényegében a nemzeti jog.

33 E tekintetben a Bíróság korábban már megállapította: az első, a második és a harmadik irányelv nem a tagállamok felelősségbiztosítási rendszereinek harmonizálására irányul, így a közösségi jog jelenlegi állapotában a tagállamok továbbra is szabadon határozhatják meg a gépjárműbalesetekből eredő károkra alkalmazandó polgári jogi felelősséget. Azonban a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a három említett irányelvnek megfelelő biztosítás terjedjen ki a nemzeti joguk alapján alkalmazandó polgári jogi felelősségre (a C-348/98. sz., Mendes Ferreira és Delgado Correia Ferreira ügyben 2000. szeptember 14-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-6711. o.] 23. és 29. pontja és a C-537/03. sz., Candolin és társai ügyben 2005. június 30-án hozott ítélet [EBHT 2005., I-5745. o.] 24. pontja).

34 Ezen ítélkezési gyakorlatból az is kitűnik, hogy a tagállamoknak az e területen fennálló hatáskörüket a közösségi jog, közelebbről a harmadik irányelv 1. cikkének tiszteletben tartásával kell gyakorolniuk, és hogy a gépjárműbalesetekből eredő károk megtérítésére vonatkozó nemzeti rendelkezések nem csorbíthatják e cikk hatékony érvényesülését (e tekintetben lásd a C-129/94. sz. Ruiz Benáldez-ügyben 1996. március 28-án hozott ítélet [EBHT 1996., I-1829. o.] 19. pontját és a Candolin és társai ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 27. és 28. pontját).

35 Következésképpen valamely, általános és absztrakt szempontok szerint meghatározott nemzeti szabályozás nem zárhatja ki és nem korlátozhatja aránytalanul az utasnak járó kártérítést kizárólag azzal az indokkal, hogy az utas közrehatott a kár keletkezésében. A károsultnak nyújtandó kártérítés mértékét ugyanis csak kivételes körülmények esetén, egyéni mérlegelés alapján és a közösségi jog tiszteletben tartásával lehet korlátozni (a Candolin és társai ügyben hozott, fent hivatkozott ítélet 29., 30. és 35. pontja).

36 E megfontolásokra tekintettel az első kérdésre adandó válasz az, hogy a harmadik irányelv 1. cikkét akként kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti

szabályozás, amely szerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás nem vonatkozik az olyan magánszemélyek testi sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősségre, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.

A második kérdésről

37 A második kérdéssel kapcsolatban, amely arra vonatkozik, hogy hivatkozhatnak-e magánszemélyek a nemzeti bíróságok előtt a harmadik irányelv 1. cikkére közvetlenül, emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely irányelvi rendelkezésnek akkor van közvetlen hatálya, ha tartalma feltétlennek és kellően pontosnak tűnik (a 8/81. sz. Becker-ügyben 1982. január 19-én hozott ítélet [EBHT 1982., 53. o.], a C-253/96–C-258/96. sz., Kampelmann és társai ügyben 1997. december 4-én hozott ítélet [EBHT 1997., I-6907. o.] 37. pontja és a C-292/02. sz. Meiland Azewijn-ügyben 2004. szeptember 9-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-7905. o.] 57. pontja).

38 A jelen ügyben megállapítható, hogy – mint azt a Bizottság előadja – a harmadik irányelv 1. cikke teljesíti e feltételeket. Ez a cikk ugyanis lehetővé teszi mind a tagállami kötelezettség, mind a jogosultak azonosítását, e rendelkezések tartalma pedig feltétlen és kellően pontos. Következésképpen a harmadik irányelv 1. cikkére lehet hivatkozni olyan nemzeti jogi rendelkezésekkel szemben, amelyek kizárják a kötelező biztosításból azokat a személyeket, akik a gépjármű azon részében utaznak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.

39 Kérdéses még, hogy lehet-e hivatkozni e rendelkezésre olyan szervezettel szemben, mint az MIBI.

40 E vonatkozásban rögzítendő, hogy irányelvre magánszeméllyel szemben akkor sem lehet hivatkozni, ha állammal szemben – bármely minőségben járjon is el, például munkáltatóként vagy hatóságként – igen. Hivatkozni lehet azonban valamely irányelv közvetlen hatályú rendelkezéseire olyan szervezettel szemben, amely – jogi formájától függetlenül – hatóság döntése alapján és ellenőrzése mellett közszolgáltatást nyújt, és evégett a magánszemélyek közötti jogviszonyokra jellemzőnél lényegesen több jogosítványa van (a C-188/89. sz., Foster és társai ügyben 1990. július 12-én hozott ítélet [EBHT 1990., I-3313. o.] 20. pontja, a C-343/98. sz., Collino és Chiappero ügyben 2000. szeptember 14-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-6659. o.] 23. pontja és a C-157/02. sz., Rieser Internationale Transporte ügyben 2004. február 5-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-1477. o.] 24. pontja).

41 Minthogy a kérdést előterjesztő bíróság nem szolgáltatott elégséges adatot az MIBI-ról annak megítélhetőségéhez, hogy az MIBI az ilyen szervezetek közé sorolható-e, a nemzeti bíróság feladata, hogy az eddigi megfontolások alapján, az MIBI jogállására és az ír állammal fennálló kapcsolatára tekintettel mérlegelje, hogy az MIBI-jal szemben lehet-e az irányelvre hivatkozni.

42 Ha a nemzeti bíróság úgy határoz, hogy az MIBI-jal szemben nem lehet az irányelvre hivatkozni, akkor az irányelv céljának elérése érdekében – a belső jogot, így többek

között az irányelv követelményeinek végrehajtására szolgáló különös rendelkezéseket alkalmazva – köteles a nemzeti jogot a lehető leginkább a kérdéses irányelv szövegére és céljára tekintettel értelmezni (a C-408/01. sz., Adidas-Salomon és Adidas Benelux ügyben 2003. október 23-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-12537. o.] 21. pontja és a C-397/01–C-403/01. sz., Pfeiffer és társai ügyben 2004. október 5-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-8835. o.] 113. pontja).

43 Felmerülhet a C-6/90. és C-9/90. sz., Francovich és társai ügyben 1991. november 19-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-5357. o.) értelmében vett, az irányelv helyes átültetésének elmaradása miatti tagállami kártérítési felelősség kérdése is.

44 Így a második kérdésre adandó válasz az, hogy a harmadik irányelv 1. cikke a közvetlen hatályhoz szükséges valamennyi feltételnek eleget tesz, és olyan jogokkal ruházza fel a magánszemélyeket, amelyekre azok a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozhatnak. A nemzeti bíróság feladata azonban megítélni, hogy lehet-e hivatkozni e rendelkezésre olyan szervezettel szemben, mint az MIBI.

A költségekről

45 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

1) **A gépjárműhasználattal kapcsolatos polgári jogi felelősség biztosítására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1990. május 14-i 90/232/EGK harmadik tanácsi irányelv 1. cikkét akként kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, amely szerint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás nem vonatkozik az olyan magánszemélyek testi sérülésével kapcsolatos polgári jogi felelősségre, akik a gépjármű azon részében utaztak, amelybe nem terveztek és nem is szereltek be ülést utasok számára.**

2) **A 90/232 irányelv 1. cikke a közvetlen hatályhoz szükséges valamennyi feltételnek eleget tesz, és olyan jogokkal ruházza fel a magánszemélyeket, amelyekre azok a nemzeti bíróságok előtt közvetlenül hivatkozhatnak. A nemzeti bíróság feladata azonban megítélni, hogy lehet-e hivatkozni e rendelkezésre olyan szervezettel szemben, mint a Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Aláírások