РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

19 април 2007 година*

По дело C-356/05

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от High Court (Ирландия) с акт от 30 юли 2004 г., постъпил в Съда на 23 септември 2005 г. в рамките на производство по дело

Elaine Farrell

срещу

Alan Whitty,

Minister for the Environment,

* Език на производството: английски.

Ireland,

Attorney General

и

Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI),

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: г-н P. Jann, председател на състав, г-н E. Juhász (докладчик), г-н J. N. Cunha Rodrigues, г-н K. Schiemann и г-н E. Levits, съдии,

генерален адвокат: г-жа C. Stix-Hackl,
секретар: г-н J. Swedenborg, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 7 септември 2006 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за Elaine Farrell, от г-н E. McCullough, SC, г-н C. McCarthy, BL, и г-н C. Murphy, barrister, упълномощени от г-н M. O'Shea, solicitor,

— за Minister for the Environment, Ireland и Attorney General, от г-н E. Fitzsimons, г-н K. McMeel, г-н D. Maloney и г-н D. O'Hagan, в качеството на представители,

— за Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), от г-н E. Gleeson, SC, упълномощен от г-жа P. Boyd, solicitor,

— за Комисията на Европейските общности, от г-жа N. Yerrell, в качеството на представител,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 5 октомври 2006 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициално запитване се отнася до тълкуването на член 1 от Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите-членки, свързани със застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства (ОВ L 129, стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240, наричана по-нататък „Трета директива“).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-жа Farrell, от една страна, и от друга страна, г-н Whitty и Minister for the Environment, Ireland и Attorney General (наричани по-нататък „Ireland“), както и Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (наричано по-нататък „MIBI“).

Правна уредба

Общностна правна уредба

3 По смисъла на член 1 от Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 година относно сближаване на законодателствата на държавите-членки

относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 103, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10, изменена с Трета директива (наричана по-нататък „Първа директива“) „превозно средство“ означава всяко моторно превозно средство, което е предназначено да се движи по суша и се задвижва от механична сила, но не се движи по релси, както и всички ремаркета, дори и да не са прикачени“.

4 Член 3, параграф 1 от Първа директива предвижда:

„Всяка държава-членка [...] предприема всички подходящи мерки, с които да гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на нейна територия е застрахована. Обхватът на покритата отговорност и условията за нейното покритие се определят въз основа на тези мерки.“

5 Член 1, параграф 4, първа и трета алинея от Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година за сближаване на законодателствата на държавите-членки, свързани със застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства (МПС), изменена с Трета директива (ОВ L 8, 1984 г., стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104, наричана по-нататък „Втора директива“), гласи:

„Всяка държава-членка създава или оправомощава свой орган със задачата да предоставя обезщетения, поне до границите на застрахователното задължение за увреждане на имущество или телесни повреди, причинени от неидентифи-

цирано моторно превозно средство или моторно превозно средство, за което застрахователното задължение, предвидено в параграф 1, не е било удовлетворено. Тази разпоредба не накърнява правото на държавите-членки да разглеждат обезщетението от този орган като субсидиарно или несубсидиарно, и правото да създадат разпоредба за уреждането на спорове между този орган и лицето или лицата, отговорни за произшествието, и другите застрахователи или социалноосигурителни органи, от които се изисква да обезщетят пострадалия с оглед на същото произшествие. Държавите-членки обаче могат да не позволят на органа да извърши изплащането на обезщетение, при условие че пострадалият установи по някакъв начин, че отговорното лице не е в състояние или отказва да плати [да се чете „Държавите-членки обаче не позволяват органът да обвързва изплащането на обезщетението с условието пострадалият да установи по някакъв начин, че отговорното лице не е в състояние или отказва да плати]“.

[...]

Държавите-членки обаче могат да изключат изплащането на обезщетение от този орган с оглед на лица, които доброволно са се качили на моторното превозно средство, което е причинило вредите или телесните повреди, когато органът е в състояние да докаже, че те са знаели, че не е било застраховано.“

6 Според член 2, параграф 1 от Втора директива:

„Всяка държава-членка предприема необходимите мерки, за да гарантира че всяка законова разпоредба или всяка договорна клауза, съдържаща се в

застрахователната полица, издадена в съответствие с член 3, параграф 1 на [Първа директива], която изключва от застраховка използването или управлението на моторно превозно средство от:

— лица, които нямат изрично или мълчаливо разрешение за това,

или

— лица, които нямат свидетелство за управление на МПС, даващо им възможност да управляват съответното моторно превозно средство,

или

— лица, които нарушават законовите технически изисквания, отнасящи се до състоянието и безопасността на съответното моторно превозно средство,

се счита, за целите на член 3, параграф 1 от [Първа директива], за нищожна по отношение на спорове на трети страни, които са пострадали при произшествие.

Разпоредбата или клаузата обаче, упомената в първото тире, може да бъде задействана срещу лица, които доброволно са се качили в моторното превозно средство, което е причинило имуществената вреда или телесната повреда, когато застрахователят успее да докаже, че те са знаели, че моторното превозно средство е било откраднато.

Държавите-членки имат избор — в случай на произшествия, настъпили на тяхна територия — да не прилагат разпоредбата от първата алинея, ако и доколкото пострадалият може да получи обезщетение за претърпяната вреда от социалноосигурителен орган.“

7 По смисъла на съображения от второ до пето от Трета директива:

„като има предвид, че член 3 от [Първа директива] изисква всяка държава-членка да предприеме всички подходящи мерки, за да гарантира, че гражданската отговорност при използването на моторни превозни средства с обичайно домуване на нейна територия е покрита със застраховка; като има предвид, че степента на покритата отговорност и условията и правилата на застрахователното покритие трябва да се определят на базата на тези мерки;

като има предвид, че [Втора директива] намали значително несъответствията между нивото и съдържанието на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ в държавите-членки; като има предвид обаче, че все още съществуват значителни несъответствия при такива застрахователни покрития;

като има предвид, че на пострадалите при злополуки с моторни превозни средства трябва да се гарантира съпоставимо третиране, независимо от това къде в Общността е настъпило произшествието;

като има предвид, че съществуват по-специално празноти в покритието на задължителните застраховки за пътници в моторните превозни средства в определени държави-членки; като има предвид, че за да се защити тази особено уязвима категория на потенциални пострадали, такива празноти трябва да бъдат запълнени".

8 Според член 1 от Трета директива:

„Без да се засягат разпоредбите на втора алинея на член 2, параграф 1 от [Втора директива], застраховките, посочени в член 3, параграф 1 от [Първа директива] покриват отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на МПС, произтичащи от използването на моторното превозно средство.

По смисъла на настоящата директива терминът „моторно превозно средство" се използва, както е определен в член 1 от [Първа директива]".

9 По смисъла на член 6, параграф 2 от Трета директива Ирландия разполага със срок до 31 декември 1998 г., за да се съобрази с член 1 по отношение на пътниците на задните седалки на мотоциклети, и до 31 декември 1995 г., за да се съобрази с член 1 по отношение на другите моторни превозни средства.

Национална правна уредба

10 От акта за препращане е видно, че релевантната правна уредба се състои основно от членове 5, 56 и 65 (1) (а) от Закона за движение по пътищата от 1961 г. (Road Traffic Act 1961) в редакцията, която е била в сила към момента на настъпване на обстоятелствата по главното производство (наричан по-нататък „Законът от 1961 г."), както и от член 6 от изменения правилник от 1992 г., издаден от министъра, относно задължителната застраховка при движението по пътищата (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1992 г.

11 Препращата юрисдикция уточнява, че от посочената правна уредба следва, че лице, което използва моторно превозно средство, трябва да разполага с призната застрахователна полица, която да покрива всякаква отговорност по отношение на телесни повреди, причинени на лицата, пътуващи в това превозно средство, освен изключените лица. Изключени са тези лица, които търсят обезщетение за претърпените вреди в превозно средство, чийто тип е различен от посочените в Правилника. По отношение на посочените от компетентния министър превозни средства съществува задължение за сключване на задължителна застраховка „Гражданска отговорност" за вредите, причинени на лицата, пътуващи в тези превозни средства. Въпреки това министърът няма право да разпростира задължението за застраховане по

отношение на вредите, причинени на лицата, пътуващи в част от превозното средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници.

Обстоятелства по главното производство и преюдициални въпроси

12 Г-жа Farrell става жертва на пътнотранспортно произшествие на 26 януари 1996 г. Тя пътува в камионетка, която не е нито проектирана, нито оборудвана за превоз на пътници в задната си част. Собственикът и водач на тази камионетка г-н Whitty загубва контрола върху превозното средство, което се блъска в стена. Тъй като задната част на превозното средство не е снабдена със седалки, в момента на произшествието г-жа Farrell се намира седнала на пода на камионетката.

13 Тъй като се оказва, че г-н Whitty не е застрахован, г-жа Farrell се обръща с искане за обезщетение към MIBI, позовавайки се на спогодба, сключена между тази организация и министъра през 1988 г. (наричана по-нататък „спогодбата"). По силата на тази спогодба MIBI се задължава да обезщетява пострадалите от пътнотранспортни произшествия, когато участници в тях са водачи, които не са сключили задължителната застраховка, предвидена в Закона от 1961 г.

14 MIBI обаче отказва да обезщети г-жа Farrell, тъй като тя е пътувала в част от превозното средство, която не е нито проектирана, нито снабдена със седалки

за превоз на пътници. MIBI счита, че отговорността за нанесените на молителката телесни повреди не е отговорност, за която застраховката е задължителна по силата на Закона от 1961 г.. Поради това спогодбата не намира приложение и MIBI не е длъжно нито да обезщети молителката, нито да се съобрази със съдебно решение, постановено срещу г-н Whitty.

15 През септември 1997 г. г-жа Farrell завежда дело срещу ответниците по главното производство. През юли 2001 г. тя получава решение срещу г-н Whitty. Оценката на претърпените вреди е отложена за решението по същество. Всъщност докато г-жа Farrell иска от съда да установи, че към момента на произшествието релевантните разпоредби от Първа и Трета директиви, и в частност член 1 от Трета директива, не са правилно транспонирани в националната уредба, MIBI и Ireland възразяват срещу това становище, при което според последната държава-членка Трета директива допуска задължението за застраховане на гражданската отговорност да не се разпростира спрямо лица, които се намират в част от механично задвижвано превозно средство, която не е нито проектирана, нито снабдена със седалки за превоз на пътници.

16 При тези обстоятелства High Court решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) По силата на член 1 от Трета директива [...] задължена ли е Ирландия след 31 декември 1995 г. — краен срок за Ирландия за транспониране на

разпоредбите на посочената Трета директива относно пътниците в превозните средства, различни от мотоциклети — да изисква задължителна застраховка „Гражданската отговорност“ за вреди, причинени на лица, които пътуват в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници?

2) В случай че отговорът на първия въпрос е положителен, член 1 от Трета директива предоставя ли на лицата права, на които те да могат се позовават непосредствено пред националните съдилища?“

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

17 С първия си въпрос препращащата юрисдикция иска да установи по същество дали член 1 от Трета директива трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, според която задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ за автомобили не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лицата, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито снабдена със седалки за пътници.

18 Г-жа Farrell и Комисията на Европейските общности считат по същество, че член 1 от Трета директива изисква задължителната застраховка да покрива във всички държави-членки вредите, причинени на лицата, пътуващи в част от превозно средство, която не е нито проектирана за превоз на пътници, нито снабдена със седалки за тази цел.

19 Ireland, поддържана от MIBI, застъпва обратното становище. Тя посочва, че от една страна, тъй като за понятието „пътник“ няма определение в Трета директива, задача на държавите-членки е да определят кои лица, пътуващи в превозни средства, се считат за пътници за целите на тази директива и от друга страна, че тази директива не задължава държавите-членки да гарантират сключването на задължителна застраховка за телесните повреди, нанесени на лица, пътуващи в която и да е част на превозно средство, която не е проектирана да има седящи места.

20 Посочената държава добавя, че рестриктивният ѝ подход е оправдан с оглед на съгласуване с правната уредба относно безопасността на движението по пътищата, тъй като включването на тези лица в обхвата на задължителната застраховка би означавало да се изисква от застрахователите да покриват отговорността за едно преднамерено опасно поведение. Освен това според тази държава този подход съответства на съвместната декларация на Съвета и Комисията, включена в протокола на Съвета към момента на приемане на общата му позиция относно проекта за Трета директива. Според протокола Съветът и Комисията декларират, че член 1 от Трета директива не засяга правните разпоредби на държавите-членки по отношение на обезщетението на пътници, отговорни за произшествието, пътници, чийто брой надхвърля позволеното, или пътници, превозвани в превозно средство, което не е проектирано за превоз на други лица, освен на водача.

21 Доводите на Ireland не могат да бъдат приети.

22 По смисъла на член 1 от Трета директива задължителната застраховка покрива отговорността за телесни повреди, причинени на всички пътници, освен на водача на МПС, произтичащи от използването на моторно превозно средство.

23 Тъй като този член недвусмислено предоставя застрахователно покритие на всички пътници, тезата на Ireland може да бъде покрепена само в случай че лицата, превозвани в превозно средство, което не е проектирано за тази цел, не могат да бъдат квалифицирани като „пътници".

24 Би било обаче в противоречие с целите на общностната правна уредба да се изключват от понятието „пътник", и по този начин от застрахователно покритие, пострадалите лица, качили се в превозно средство, което не е нито предназначено за техния превоз, нито е оборудвано за тази цел. Всъщност по смисъла на четвърто и пето съображение от Трета директива тази уредба има за цел по-специално да запълни празнотите в покритието на задължителните застраховки на пътници в моторните превозни средства в определени държави-членки и да защити тази особено уязвима категория потенциално пострадали, както и да гарантира на пострадалите при злополуки с моторни превозни средства съпоставимо третиране, независимо от това къде в Общността е настъпило произшествието.

25 Това тълкуване се подкрепя освен това и от практиката на Съда. Всъщност Съдът вече е констатирал, че преди 31 декември 1995 г., т.е. преди изтичане на

определения за Ирландия срок за транспониране на Трета директива, Първа и Втора директива не изискват задължителна застраховка, която да покрива телесните повреди, причинени на пътник, превозван в част от превозно средство, което не е приспособено за превоз на седящи пътници. Съдът обаче е отбелязвал, че от тази дата член 1 от Трета директива разпростира задължителното покритие, наложено с член 3, параграф 1 от Първа директива, уточнен и допълнен с Втора директива, спрямо телесните повреди, причинени на пътниците, освен на водача на МПС (Определение от 14 октомври 2002 г. по дело Withers, C-158/01, Recueil, стр. I-8301, точки 20 и 21).

26 Освен това както следва от съдебната практика, цитирана в предишната точка, когато Съдът се произнася относно телесните повреди, причинени на лица, превозвани в част от превозно средство, което не е приспособено за превоз на седящи пътници, посочените лица се считат за „пътници", независимо от това в коя част от превозното средство са превозвани (вж. в този смисъл Определение по дело Withers, посочено по-горе, точка 21).

27 В добавка общностната правна уредба предвижда изрично изключения от задължението за защита на пострадалите от произшествия. Тези изключения са дадени в член 1, параграф 4, трета алинея и член 2, параграф 1 от Втора директива.

28 Въпреки това общностният законодател не предвижда дерогация по отношение на определена категория лица, които могат да пострадат при пътнотранспортни произшествия и които са се качили в част от превозно средство, която не е нито проектирана за техния превоз, нито оборудвана за тази цел. При тези условия такива лица не могат да бъдат изключени от понятието „пътник" и съответно от застрахователното покритие, гарантирано от общностната уредба.

29 Тъй като от една страна възможността за дерогация от задължението за защита на пострадалите от произшествия е определена и ограничена в Общностното право и от друга страна, постигането на посочените цели изисква еднакъв подход на общностно равнище спрямо застрахователното покритие на пътниците, държавите-членки не могат да въвеждат допълнителни ограничения на задължителната застраховка по отношение на пътниците.

30 Следователно национална правна уредба не може да ограничава обхвата на понятието „пътник“ и по този начин да лишава от застрахователно покритие лицата, които според Първа, Втора и Трета директива имат право на обезщетение за вредите, причинени от моторни превозни средства.

31 Следва да се добави, че ограничителният подход на националния законодател не може да бъде оправдан от съвместната декларация на Съвета и Комисията, посочена в точка 20 от настоящото решение. Съгласно постоянната съдебна практика декларация, която е включена в протокола на Съвета, но не намира никакъв израз в текста на разпоредба от вторичното право, не може да се използва за тълкуването на тази разпоредба (Решение от 26 февруари 1991 г. по дело Antonissen, C-292/89, Recueil, стр. I-745, точка 18, Решение от 8 юни 2000 г. по дело Epson Europe, C-375/98, Recueil, стр. I-4243, точка 26 и Решение от 10 януари 2006 г. по дело Skov и Bilka, C-402/03, Recueil, стр. I-199, точка 42).

32 Следва да се напомни също така, че задължението за застрахователно покритие на пътниците се различава от обхвата на обезщетението, което се полага на последните, в случай че пострадат от произшествие, причинено от превозни средства. Първото се гарантира и определя от общностната правна уредба, а второто — по същество от националното право.

33 Във връзка с това Съдът вече е постановявал, че Първа, Втора и Трета директива не целят да хармонизират режима на гражданска отговорност в държавите-членки и че при сегашното състояние на Общностното право последните остават свободни да определят режим на гражданска отговорност, приложим към произшествията, причинени при използването на превозни средства. Държавите-членки обаче са длъжни да гарантират, че гражданската отговорност, възникваща по тяхното национално право, е покрита от застраховка съобразно разпоредбите на трите горепосочени директиви (Решение от 14 септември 2000 г. по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, стр. I-6711, точки 23 и 29, както и Решение от 30 юни 2005 г. по дело Candolin и др., C-537/03, Recueil, стр. I-5745, точка 24).

34 От тази съдебна практика следва освен това, че държавите-членки трябва да упражняват правомощията си в тази област, като спазват Общностното право, и по-специално член 1 от Трета директива, и че националните разпоредби, които уреждат обезщетението за произшествия, причинени при използването на превозни средства, не могат да лишат този член от неговото полезно действие (вж. в този смисъл Решение от 28 март 1996 г. по дело Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, стр. I-1829, точка 19, както и Решение по дело Candolin и др., посочено по-горе, точки 27 и 28).

35 Следователно национална правна уредба, формулирана чрез общи и абстрактни критерии, не може да лиши или ограничи несъразмерно обезщетението, което се полага на пътник, само поради това че последният е допринесъл за настъпването на вредите. Всъщност само при изключителни обстоятелства, след индивидуална преценка и при спазване на общностното право размерът на такова обезщетение може да бъде намален (вж. в този смисъл Решение по дело Candolin и др., посочено по-горе, точки 29, 30 и 35).

36 С оглед на всичко казано дотук на първия въпрос следва да се отговори, че член 1 от Трета директива трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска

национална правна уредба, според която задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лица, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници.

По втория въпрос

37 Що се отнася до втория въпрос, свързан с възможността частноправни субекти да се позовават непосредствено на член 1 от Трета директива пред националните съдилища, следва да се напомни, че съгласно постоянната съдебна практика разпоредба от директива има непосредствено действие, ако е безусловна и достатъчно точна по съдържание (Решение от 19 януари 1982 г. по дело Becker, 8/81, Recueil, стр. 53, Решение от 4 декември 1997 г. по дело Kampelmann и др., C-253/96—C-258/96, Recueil, стр. I-6907, точка 37 и Решение от 9 септември 2004 г. по дело Meiland Azewijn, C-292/02, Recueil, стр. I-7905, точка 57).

38 В настоящия случай следва да се констатира, както посочва Комисията, че по отношение на член 1 от Трета директива тези изисквания са изпълнени. Всъщност посоченият член позволява да се идентифицират както задължението на държавата-членка, така и лицата, за които се създават права, и тези разпоредби са безусловни и точни. Следователно е възможно позоваване на член 1 от Трета директива, за да се изключи приложението на разпоредби от националното право, според които лицата, пътуващи в която и да е част на превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници, не са обхванати от задължителна застраховка.

39 Остава да бъде установено дали позоваване на тази разпоредба е възможно по отношение на организация като MIBI.

40 Във връзка с това следва да се уточни, че позоваване на директива не е възможно срещу частноправни субекти, докато това може да стане спрямо държави, независимо от това в какво качество действат — като работодател или като публичен орган. Организация, на която независимо от правната форма е възложено предоставянето на услуги в обществен интерес по силата на акт на публичен орган и под неговия надзор и която поради тази причина разполага с много по-широки правомощия в сравнение с правилата, приложими към отношенията между частни лица, спада към правните субекти, на които могат да бъдат противопоставени разпоредбите на директива с непосредствено действие (Решение от 12 юли 1990 г. по дело Foster и др., C-188/89, Recueil, стр. I-3313, точка 20, Решение от 14 септември 2000 г. по дело Collino и Chiappero, C-343/98, Recueil, стр. I-6659, точка 23, както и Решение от 5 февруари 2004 г. по дело Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Recueil, стр. I-1477, точка 24).

41 Тъй като препращатата юрисдикция не е предоставила достатъчно информация по отношение на MIBI, за да се реши дали последното може да се приеме за такава организация, задача на националния съд е да прецени, като има предвид горепосочените съображения, статута на MIBI и неговите отношения с ирландската държава, дали спрямо него може да се извърши позоваване на директивата .

42 В случай че националният съд реши, че позоваване на директивата спрямо MIBI не може да се извърши, то той е задължен при прилагането на

вътрешното право, и по-конкретно на разпоредбите, специално приети с оглед съобразяване с изискванията на дадена директива, да тълкува националното право във възможно най-голяма степен в светлината на текста и целта на въпросната директива, за да се постигне предвидения в нея резултат (Решение от 23 октомври 2003 г. по дело Adidas-Salomon и Adidas Benelux, C-408/01, Recueil, стр. I-12537, точка 21 и Решение от 5 октомври 2004 г. по дело Pfeiffer и др., C-397/01—C-403/01, Recueil, стр. I-8835, точка 113).

43 При всички положения, по смисъла на Решение от 19 ноември 1991 г. по дело Francovich и др. (C-6/90 и C-9/90, Recueil, стр. I-5357) за държавата-членка може да възникне отговорност за обезщетяване на вредите, причинени от неизпълнение на задължението за правилно транспониране на директива.

44 Поради това на втория въпрос следва да се отговори, че член 1 от Трета директива отговаря на всички необходими условия, за да има непосредствено действие, и следователно предоставя на частноправните субекти права, на които те могат да се позовават непосредствено пред националните съдилища. Задача на националния съд е обаче да провери дали позоваване на тази разпоредба може да се извърши по отношение на организация като MIBI.

По съдебните разноски

45 С оглед обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

1) **Член 1 от Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства следва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, според която задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ по отношение на моторните превозни средства не покрива отговорността за телесни повреди, причинени на лица, пътуващи в част от моторно превозно средство, която не е нито проектирана, нито оборудвана със седалки за пътници.**

2) **Член 1 от Трета директива 90/232 отговаря на всички необходими условия, за да има непосредствено действие, и следователно предоставя на частноправните субекти права, на които те могат да се позовават непосредствено пред националните съдилища. Задача на националния съд е обаче да провери дали позоваване на тази разпоредба може да се извърши по отношение на организация като Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Подписи