

FARRELL

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

19 aprilie 2007\*

În cauza C-356/05,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de High Court (Irlanda), prin decizia din 30 iulie 2004, primită de Curte la 23 septembrie 2005, în procedura

**Elaine Farrell**

împotriva

**Alan Whitty,**

**Minister for the Environment,**

\* Limba de procedură: engleza.

**Ireland,**

**Attorney General**

și

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

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul P. Jann, președinte de cameră, domnii E. Juhász (raportor),  
J. N. Cunha Rodrigues, K. Schiemann și E. Levits, judecători,

avocat general: doamna C. Stix-Hackl,  
grefier: domnul J. Swedenborg, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 7 septembrie 2006,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Elaine Farrell, de domnii E. McCullough, SC, C. McCarthy, BL, și C. Murphy, barrister, împuterniciți de domnul M. O'Shea, solicitor;
  
- pentru Minister for the Environment, Ireland și Attorney General, de domnii E. Fitzsimons, K. McMeel, D. Maloney și D. O'Hagan, în calitate de agenți;
  
- pentru Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI), de domnul E. Gleeson, SC, împuternicit de doamna P. Boyd, solicitor;
  
- pentru Comisia Comunităților Europene, de doamna N. Yerrell, în calitate de agent,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 5 octombrie 2006,

pronunță prezenta

### **Hotărâre**

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 1 din A treia directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240, denumită în continuare „a treia directivă”).
  
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între doamna Farrell, pe de o parte, și domnul Whitty și Minister for the Environment, Ireland și Attorney General (denumite în continuare „Ireland”), precum și Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) (denumit în continuare „MIBI”), pe de altă parte.

### **Cadrul juridic**

#### *Reglementarea comunitară*

- 3 Conform articolului 1 din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de

răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10), astfel cum a fost modificată prin a treia directivă (denumită în continuare „prima directivă”), „«vehicul» înseamnă orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv orice tip de trailer, indiferent dacă este cuplat sau nu”.

- 4 Articolul 3 alineatul (1) din prima directivă prevede:

„[...] fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor să fie acoperită prin asigurare. Aceste măsuri stabilesc aria răspunderii civile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării.”

- 5 Articolul 1 alineatul (4) primul și al treilea paragraf din A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO 1984, L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104), astfel cum a fost modificată prin a treia directivă (denumită în continuare „a doua directivă”), prevede:

„Fiecare stat membru înființează sau autorizează un organism a cărui misiune este de a compensa, cel puțin în limitele obligației de asigurare, pagubele materiale sau corporale provocate de un vehicul neidentificat sau pentru care nu a fost îndeplinită

obligația de asigurare prevăzută la alineatul (1). Această dispoziție nu aduce atingere dreptului statelor membre de a considera compensarea plătită de acest organism ca având un caracter subsidiar sau nu, și nici dreptului de a adopta dispoziții pentru rezolvarea cererilor de despăgubire între organismul respectiv și persoana sau persoanele care poartă răspunderea pentru accident și alți asigurători sau organisme de asigurări sociale care trebuie să despăgubească victima pentru același accident. Cu toate acestea, statele membre nu trebuie să permită organismului să condiționeze plata despăgubirii de aprecierea de către victimă în cazul în care persoana răspunzătoare nu poate sau refuză să plătească.

[...]

Cu toate acestea, statele membre pot exclude de la plata despăgubirii de către acest organism persoanele care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna, atunci când organismul poate dovedi că acestea știau că vehiculul nu este asigurat.”

6 Potrivit articolului 2 alineatul (1) din a doua directivă:

„Fiecare stat membru adoptă măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare, eliberată în conformitate cu

articolul 3 alineatul (1) din [prima directivă], care exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

— persoane care nu sunt autorizate în mod explicit sau implicit,

sau

— persoane care nu sunt titularele unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv,

sau

— persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv,

să fie considerată, în sensul articolului 3 alineatul (1) din [prima directivă], fără efect în ceea ce privește pretențiile unor terți care au fost victime ale unui accident.

Cu toate acestea, dispoziția sau clauza prevăzută la prima liniuță poate fi invocată împotriva unor persoane care s-au imbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna, în cazul în care asiguratorul poate dovedi că acestea știau că vehiculul este furat.

Statele membre au posibilitatea, pentru accidentele survenite pe teritoriul lor, să nu aplice dispoziția de la primul paragraf, în cazul și în măsura în care victima poate obține despăgubirea prejudiciului său de la un organism de asigurări sociale.”

7 Potrivit considerentelor al doilea-al cincilea ale celei de a treia directive:

„întrucât articolul 3 din [prima directivă] impune ca fiecare stat membru să adopte toate măsurile necesare astfel încât răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehiculele aflate, în mod obișnuit, pe teritoriul lor să fie acoperită printr-o asigurare; întrucât daunele acoperite de o astfel de asigurare, precum și termenii și condițiile acesteia, ar trebui stabilite prin aceste măsuri;

întrucât [a doua directivă] a redus considerabil diferențele între nivelul și conținutul asigurării obligatorii de răspundere civilă în statele membre; întrucât există încă diferențe semnificative în ceea ce privește acoperirea oferită prin asigurare;

întrucât victimelor accidentelor cauzate de autovehicule ar trebui să li se garanteze un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Comunității;

întrucât există îndeosebi diferențe în asigurarea obligatorie pentru pasagerii autovehiculelor în unele state membre; întrucât, pentru a putea proteja această categorie deosebit de vulnerabilă de victime potențiale, astfel de diferențe ar trebui eliminate;”.

8 Potrivit articolului 1 din a treia directivă:

„Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf al articolului 2 alineatul (1) din [a doua directivă], asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din [prima directivă] acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul.

În sensul prezentei directive, termenul «vehicul» are semnificația definită la articolul 1 din [prima directivă]”.

- 9 Conform articolului 6 alineatul (2) din a treia directivă, până la 31 decembrie 1998, Irlanda trebuie să se conformeze articolului 1 din directivă în ceea ce privește pasagerii de pe locul din spate de la motociclete, iar până la 31 decembrie 1995 aceasta trebuie să se conformeze articolului 1 în ceea ce privește celelalte vehicule.

### *Reglementarea națională*

- 10 Din decizia de trimitere reiese că reglementarea relevantă cuprinde în principal secțiunile 5, 56 și 65 (1) (a) din legea din 1961 privind circulația rutieră (Road Traffic Act 1961), în versiunea în vigoare la momentul faptelor din acțiunea principală (denumit în continuare „1961 Act”), precum și articolul 6 din regulamentul ministerial din 1962 privind asigurarea obligatorie în materie de circulație rutieră (Road Traffic) (Compulsory Insurance) Regulations 1962, cu modificările ulterioare.
- 11 Instanța de trimitere precizează că rezultă din această reglementare că o persoană care circulă cu un vehicul trebuie să fi subscris o poliță de asigurare aprobată, în scopul acoperirii oricărei răspunderi pentru vătămările corporale provocate persoanelor care călătoresc în vehicul, altele decât persoanele exceptate. Persoanele exceptate sunt cele care solicită repararea daunei suferite în timp ce se aflau într-un vehicul de un alt tip decât cele indicate în regulamentul ministerial. În ceea ce privește aceste vehicule indicate de ministrul competent, există o obligație de a subscrie o asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru daunele provocate persoanelor care călătoresc în aceste vehicule. Cu toate acestea, ministrul nu are

competența de a extinde această obligație de asigurare la daunele provocate persoanelor care călătoresc într-o parte a vehiculului care nu este nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri.

### **Situația de fapt din acțiunea principală și întrebările preliminare**

- 12 La 26 ianuarie 1996, doamna Farrell a fost victima unui accident rutier. Aceasta călătorea într-o camionetă care nu era nici concepută, nici construită pentru a transporta pasageri în spate. Domnul Whitty, proprietar și conducător auto al acestei camionete, a pierdut controlul vehiculului, care s-a ciocnit de un zid. Vehiculul nefiind dotat cu scaune în spate, doamna Farrell era așezată pe podeaua camionetei la momentul accidentului.
- 13 Deoarece s-a dovedit că domnul Whitty nu era asigurat, doamna Farrell a încercat să obțină o despăgubire de la MIBI, conform unei convenții încheiate între acest organism și Minister for the Environment în 1988 (denumită în continuare „convenția”). Prin această convenție, MIBI se angaja să despăgubească victimele accidentelor rutiere în care erau implicați conducători auto care nu subscriseseră asigurarea obligatorie impusă prin 1961 Act.
- 14 Cu toate acestea, MIBI a refuzat să o despăgubească pe doamna Farrell, pe motivul că aceasta călătorea într-o parte a vehiculului care nu era nici concepută, nici dotată

cu scaune pentru transportul pasagerilor. MIBI a considerat că răspunderea pentru vătămările corporale suferite de către reclamantă nu era așadar o răspundere pentru care asigurarea era obligatorie în temeiul 1961 Act. În consecință, convenția nu se aplica și MIBI nu era obligată nici să o despăgubească pe reclamantă, nici să se conformeze unei hotărâri pronunțate împotriva domnului Whitty.

15 În septembrie 1997, doamna Farrell a inițiat un proces împotriva pârâților din acțiunea principală. În luna iulie 2001, doamna Farrell a obținut o decizie de condamnare a domnului Whitty. În ceea ce privește evaluarea daunelor suferite, aceasta a fost amânată până la pronunțarea deciziei asupra fondului. În fapt, în timp ce doamna Farrell încerca să obțină o hotărâre declarativă de drepturi care să indice că măsurile naționale de transpunere în vigoare la momentul accidentului nu puneau în aplicare în mod corect dispozițiile relevante ale primei și ale celei de a treia directive, în special articolul 1 din aceasta din urmă, MIBI și Ireland au contestat că aceste măsuri nu transpuneau în mod corect articolul menționat, acest stat membru subliniind că a treia directivă permitea ca obligația de asigurare de răspundere civilă să nu fie extinsă la persoanele care se aflau într-o parte a unui vehicul cu propulsie mecanică ce nu fusese nici concepută, nici dotată cu scaune pentru a transporta pasageri.

16 În aceste condiții, High Court a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) În temeiul articolului 1 din a treia directivă [...], Irlanda este obligată ca, începând cu 31 decembrie 1995 – data limită până la care Irlanda trebuia să

transpună dispozițiile celei de a treia directive referitoare la pasagerii din vehicule, altele decât motocicletele –, să confere un caracter obligatoriu asigurării de răspundere civilă pentru daunele provocate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri?

- 2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 1 din a treia directivă conferă drepturi pe care particularii le pot invoca în mod direct în fața instanțelor naționale?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

#### *Cu privire la prima întrebare*

- 17 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle, în esență, dacă articolul 1 din a treia directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri.

- 18 Doamna Farrell și Comisia Comunităților Europene apreciază în esență că articolul 1 din a treia directivă impune ca asigurarea obligatorie să acopere, în toate statele membre, daunele provocate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui vehicul care nu a fost nici concepută pentru transportul de pasageri, nici dotată cu scaune în acest scop.
- 19 Ireland, susținută de MIBI, are o opinie contrară. Acest stat membru subliniază că, pe de o parte, întrucât noțiunea „pasager” nu este definită în a treia directivă, este de competența statelor membre să definească ce persoane care călătoresc în vehicule sunt considerate pasageri în sensul acestei directive și că, pe de altă parte, aceasta din urmă nu obligă statele membre să garanteze subscrierea unei asigurări obligatorii pentru vătămările corporale suferite de persoanele care călătoresc în orice parte a unui vehicul care nu a fost concepută cu locuri pe scaune.
- 20 Statul menționat adaugă că abordarea sa restrictivă este justificată de o preocupare pentru coerență cu reglementarea referitoare la securitatea rutieră, dat fiind că includerea unor astfel de persoane în aria garanției de asigurare obligatorie ar însemna să se impună acoperirea prin asigurare a unui comportament în mod deliberat periculos. În plus, în opinia statului menționat, această abordare ar fi conformă declarației comune a Consiliului și a Comisiei, înscrisă în procesul-verbal al Consiliului la momentul adoptării poziției sale comune referitoare la proiectul celei de a treia directive. Potrivit acestui proces-verbal, Consiliul și Comisia ar fi declarat că articolul 1 din a treia directivă nu ar aduce atingere dispozițiilor din legislațiile statelor membre în ceea ce privește despăgubirea pasagerului a cărui răspundere ar fi angajată în legătură cu accidentul, a pasagerului în plus față de numărul locurilor sau a pasagerului transportat într-un vehicul care nu este conceput pentru transportul altor persoane decât al conducătorului auto.

- 21 Argumentarea prezentată de Ireland nu poate fi acceptată.
- 22 Se impune constatarea că, potrivit articolului 1 din a treia directivă, asigurarea obligatorie acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul.
- 23 Întrucât acest articol acordă în mod incontestabil o acoperire prin asigurare tuturor pasagerilor, teza susținută de Ireland nu ar putea fi reținută decât în măsura în care persoanele transportate într-un vehicul care nu a fost conceput pentru transportul lor nu ar putea fi calificate ca „pasageri”.
- 24 Or, ar fi contrar obiectivelor reglementării comunitare să fie excluse din noțiunea „pasager”, și astfel de la acoperirea oferită prin asigurare, persoanele vătămate care au luat loc într-un vehicul care nu era nici destinat transportului lor, nici dotat în acest scop. Într-adevăr, conform celui de al patrulea și celui de al cincilea considerent al celei de a treia directive, această reglementare are ca obiectiv, în special, să elimine diferențele în ceea ce privește acoperirea oferită prin asigurarea obligatorie a pasagerilor autovehiculelor în anumite state membre și să protejeze această categorie deosebit de vulnerabilă de victime potențiale, precum și să garanteze victimelor accidentelor cauzate de autovehicule un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Comunității.
- 25 Această interpretare este, de altfel, susținută de jurisprudența Curții. Într-adevăr, Curtea a constatat deja că prima și a doua directivă nu au impus ca, înainte de 31

decembrie 1995, cu alte cuvinte, înainte de expirarea termenului de transpunere stabilit pentru Irlanda prin a treia directivă, să se prevadă ca asigurarea obligatorie să acopere vătămările corporale cauzate pasagerilor transportați într-o parte a vehiculului care nu este amenajată pentru transportul de pasageri pe scaune. Cu toate acestea, Curtea a subliniat că articolul 1 din a treia directivă a extins, de la această dată, acoperirea obligatorie impusă prin articolul 3 alineatul (1) din prima directivă, astfel cum a fost precizat și completat prin a doua directivă, la vătămările corporale cauzate altor pasageri decât conducătorul auto (a se vedea ordonanța din 14 octombrie 2002, Withers, C-158/01, Rec., p. I-8301, punctele 20 și 21).

26 În plus, după cum rezultă din această jurisprudență, atunci când s-a pronunțat asupra vătămărilor corporale cauzate persoanelor transportate într-o parte a unui vehicul care nu este amenajată pentru transportul pe scaune al pasagerilor, Curtea a considerat persoanele menționate „pasageri”, indiferent de partea vehiculului în care acestea au fost transportate (a se vedea în acest sens ordonanța Withers, citată anterior, punctul 21).

27 În plus, reglementarea comunitară prevede în mod explicit excepții de la obligația de a proteja victimele accidentelor. Aceste excepții sunt menționate la articolul 1 alineatul (4) al treilea paragraf și la articolul 2 alineatul (1) din a doua directivă.

28 Cu toate acestea, legiuitorul comunitar nu a prevăzut vreo derogare referitoare la o categorie distinctă de persoane ce pot fi victime ale unui accident în care sunt implicate vehicule, care au luat loc într-o parte a vehiculului care nu era nici concepută pentru transportul lor, nici dotată în acest scop. În aceste condiții, aceste persoane nu ar putea fi excluse din noțiunea „pasager” și, prin urmare, de la acoperirea oferită prin asigurarea garantată de reglementarea comunitară.

- 29 Având în vedere că, pe de o parte, posibilitatea de a deroga de la obligația de a proteja victimele accidentelor este definită și delimitată de dreptul comunitar și că, pe de altă parte, realizarea obiectivelor menționate anterior necesită o abordare uniformă a acoperirii oferite prin asigurare pasagerilor la nivel comunitar, statele membre nu sunt în măsură să introducă limitări suplimentare asigurării obligatorii în ceea ce îi privește pe pasagerii.
- 30 În consecință, o reglementare națională nu ar putea să restrângă noțiunea „pasager” și să priveze astfel de acoperirea oferită prin asigurare persoane care, potrivit primei, celei de a doua și celei de a treia directive, au dreptul la repararea daunei provocate de autovehicule.
- 31 Trebuie să se adauge că abordarea restrictivă a legiuitorului național nu ar putea fi justificată nici prin declarația comună a Consiliului și a Comisiei, amintită la punctul 20 din prezenta hotărâre. Într-adevăr, dintr-o jurisprudență constantă rezultă că o declarație înscrisă într-un proces-verbal al Consiliului care nu se reflectă în cuprinsul unei dispoziții de drept derivat nu ar putea fi reținută pentru interpretarea acestei dispoziții (hotărârea din 26 februarie 1991, Antonissen, C-292/89, Rec., p. I-745, punctul 18, hotărârea din 8 iunie 2000, Epsom Europe, C-375/98, Rec., p. I-4243, punctul 26, și hotărârea din 10 ianuarie 2006, Skov și Bilka, C-402/03, Rec., p. I-199, punctul 42).
- 32 Trebuie să se amintească, de asemenea, că obligația de acoperire prin asigurare a pasagerilor este distinctă de întinderea despăgubirii acestora din urmă dacă devin victime ale unui accident cauzat de vehicule. Într-adevăr, în timp ce prima este garantată și definită de norma comunitară, cea de a doua este reglementată, în esență, de dreptul național.

- 33 În această privință, Curtea s-a pronunțat deja în sensul că prima, a doua și a treia directivă nu urmăresc să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și că, în stadiul actual al dreptului comunitar, acestea din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor. Cu toate acestea, statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă aplicabilă potrivit dreptului lor național va fi acoperită de o asigurare potrivit dispozițiilor celor trei directive menționate anterior (hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec., p. I-6711, punctele 23 și 29, precum și hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin și alții, C-537/03, Rec., p. I-5745, punctul 24).
- 34 În plus, din această jurisprudență rezultă că statele membre trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului comunitar, și în special a articolului 1 din a treia directivă, și că dispozițiile naționale ce reglementează despăgubirea pentru accidentele care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva acest articol de efectul util (a se vedea în acest sens hotărârea din 28 martie 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec., p. I-1829, punctul 19, precum și hotărârea Candolin și alții, citată anterior, punctele 27 și 28).
- 35 În consecință, o reglementare națională, definită în funcție de criteriile generale și abstracte, nu ar putea refuza sau limita în mod disproporționat despăgubirea unui pasager numai în temeiul contribuției acestuia la producerea daunei. În fapt, întinderea unei astfel de despăgubiri poate fi redusă numai în circumstanțe excepționale, pe baza unei aprecieri individuale și cu respectarea dreptului comunitar (a se vedea în acest sens hotărârea Candolin și alții, citată anterior, punctele 29, 30 și 35).
- 36 Având în vedere aceste considerații, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 1 din a treia directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei

reglementări naționale potrivit căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri.

*Cu privire la a doua întrebare*

37 În ceea ce privește a doua întrebare, referitoare la posibilitatea particularilor de a invoca direct în fața instanțelor naționale articolul 1 din a treia directivă, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, o dispoziție a unei directive are efect direct dacă, în ceea ce privește conținutul, pare necondiționată și suficient de precisă (hotărârea din 19 ianuarie 1982, Becker, 8/81, Rec., p. 53, hotărârea din 4 decembrie 1997, Kampelmann și alții, C-253/96-C-258/96, Rec., p. I-6907, punctul 37, și hotărârea din 9 septembrie 2004, Meiland Azewijn, C-292/02, Rec., p. I-7905, punctul 57).

38 În speță, se impune constatarea că, așa cum subliniază Comisia, aceste criterii sunt îndeplinite de articolul 1 din a treia directivă. Într-adevăr, acest articol permite să se identifice atât obligația statului membru, cât și beneficiarii, iar conținutul acestor dispoziții este necondiționat și precis. În consecință, articolul 1 din a treia directivă poate fi invocat cu scopul de a înlătura dispozițiile de drept național care exclud de la beneficiul garanției asigurării obligatorii persoanele care călătoresc în oricare parte a unui vehicul care nu este nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri.

39 Rămâne întrebarea dacă această dispoziție poate fi invocată împotriva unui organism precum MIBI.

40 În această privință, trebuie să se precizeze că o directivă nu poate fi invocată împotriva particularilor, deși poate fi invocată împotriva statului, indiferent care ar fi calitatea în care acesta din urmă acționează, angajator sau autoritate publică. Printre entitățile cărora li se pot opune dispozițiile unei directive de natură a avea efecte directe figurează un organism care, indiferent care este forma sa juridică, a fost însărcinat în temeiul unui act al autorității publice să îndeplinească, sub controlul acesteia din urmă, un serviciu de interes public și care dispune, în acest scop, de puteri exorbitante în raport cu normele aplicabile în relațiile dintre particulari (hotărârea din 12 iulie 1990, Foster și alții, C-188/89, Rec., p. I-3313, punctul 20, hotărârea din 14 septembrie 2000, Collino și Chiappero, C-343/98, Rec., p. I-6659, punctul 23, precum și hotărârea din 5 februarie 2004, Rieser Internationale Transporte, C-157/02, Rec., p. I-1477, punctul 24).

41 Având în vedere că instanța de trimitere nu a furnizat suficiente informații în privința organismului MIBI pentru a putea decide dacă acesta din urmă ar putea fi asimilat unei astfel de entități, este de competența instanței naționale să aprecieze, ținând seama – pe baza considerațiilor ce precedă – de statutul organismului MIBI și de raporturile sale cu statul irlandez, dacă directiva poate fi invocată împotriva acestuia.

42 În cazul în care instanța națională decide că directiva nu poate fi invocată împotriva organismului MIBI, aceasta este obligată ca, la aplicarea dreptului intern și, în

special, a dispozițiilor unei reglementări adoptate tocmai pentru a pune în aplicare cerințele unei directive, să interpreteze dreptul național, în măsura în care este posibil, în lumina textului și a finalității directivei în cauză pentru a obține rezultatul urmărit de aceasta (hotărârea din 23 octombrie 2003, Adidas-Salomon și Adidas Benelux, C-408/01, Rec., p. I-12537, punctul 21, și hotărârea din 5 octombrie 2004, Pfeiffer și alții, C-397/01-C-403/01, Rec., p. I-8835, punctul 113).

- 43 În orice caz, ar putea fi pusă în discuție răspunderea statului membru pentru a repara daunele produse prin lipsa transpunerii corecte a unei directive, în sensul hotărârii din 19 noiembrie 1991, Francovich și alții (C-6/90 și C-9/90, Rec., p. I-5357).
- 44 Prin urmare, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 1 din a treia directivă îndeplinește toate condițiile necesare pentru a produce efect direct și conferă, în consecință, drepturi pe care particularii le pot invoca în mod direct în fața instanțelor naționale. Cu toate acestea, este de competența instanței naționale să verifice dacă această dispoziție poate fi invocată împotriva unui organism precum MIBI.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 45 Întrucât, în raport cu părțile din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident apărut la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta Curții observații, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

- 1) **Articolul 1 din A treia directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri.**
  
- 2) **Articolul 1 din A treia directivă 90/232 îndeplinește toate condițiile necesare pentru a produce efect direct și conferă, în consecință, drepturi pe care particularii le pot invoca în mod direct în fața instanțelor naționale. Cu toate acestea, este de competența instanței naționale să verifice dacă această dispoziție poate fi invocată împotriva unui organism precum Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI).**

Semnături