



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
PAOLO MENGOLZI
prezentate la 24 octombrie 2012¹

Cauza C-409/11

**Gábor Csonka,
Tibor Isztli,
Dávid Juhász,
János Kiss,
Csaba Szontág
împotriva
Magyar Állam**

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Fővárosi Bíróság (Ungaria)]

„Directiva 72/166/CEE — Asigurarea de răspundere civilă auto — Insolvabilitatea asigurătorului — Lipsa intervenției organismului responsabil cu repararea pagubelor produse de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare — Articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5/CEE — Efect direct — Condițiile angajării răspunderii statului de către particulari pentru transpunerea incorectă a unei directive”

1. Reglementarea Uniunii în materia asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule face deja obiectul unui contencios bogat. Prezenta trimitere preliminară, care provine din Ungaria, permite astăzi Curții să examineze un aspect inedit al acestei reglementări, ridicând problema dacă, sub imperiul directivelor care au precedat directiva de codificare intervenită în 2009², statele membre erau obligate să prevadă intervenția unui organism responsabil cu despăgubirea victimelor pentru pagubele produse de un vehicul pentru care fusese încheiată o poliță de asigurare cu un asigurător insolvabil, incapabil să facă față obligației sale de a plăti.

I – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii

2. Articolul 3 alineatul (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 răspunderi³ – prima directivă în acest domeniu, înlocuită în prezent de Directiva 2009/103 – prevedea că, „[î]n conformitate cu dispozițiile articolului 4, fiecare

¹ — Limba originală: franceza.

² — Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO L 263, p. 11).

³ — JO L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10.

stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul său este acoperită prin asigurare. Aceste măsuri stabilesc aria răspunderii civile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării”.

3. 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 autovehicule⁴ (denumită în continuare „A doua directivă”), înlocuită de asemenea de Directiva 2009/103, a continuat armonizarea în acest domeniu.

4. Al șaselea considerent al Directivei 84/5 prevedea că „sunt necesare dispoziții care să prevadă că un organism va garanta că victima nu rămâne nedespăgubită în cazul în care vehiculul care a provocat accidentul nu este asigurat sau nu este identificat; întrucât, fără a modifica dispozițiile aplicate de către statele membre în ceea ce privește caracterul subsidiar sau nesubsidiar al compensației plătite de acest organism, precum și normele aplicabile privind subrogarea, este important să se prevadă că victima unui asemenea accident se poate adresa direct acestui organism, ca un prim punct de contact” și că „pe de altă parte, trebuie să se dea statelor membre posibilitatea de a aplica anumite excluderi limitate în ceea ce privește plata despăgubirii de către acest organism și să se prevadă, în cazul pagubelor materiale provocate de un vehicul neidentificat, având în vedere riscurile de fraudă, că despăgubirea unor astfel de pagube poate fi limitată sau exclusă”.

5. Articolul 1 alineatul (1) din Directiva 84/5 preciza că „[a]sigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE acoperă obligatoriu pagubele materiale și vătămarea corporală”.

6. Articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 prevedea că „[f]iecare 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”.

7. Articolul 1 alineatul (4) al treilea paragraf din Directiva 84/5 preciza că, „[c]u 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”.

8. Articolul 2 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 (denumită în continuare „A treia directivă”)⁵, în prezent înlocuită de Directiva 2009/103, prevedea că „[s]tatele membre adoptă măsurile necesare pentru a garanta că toate polițele de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule [...] acoperă, pe baza unei prime unice, întreg teritoriul comunitar [...]”.

4 — JO L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104.

5 — JO L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240.

9. Articolul 3 din Directiva 90/232 prevedea adăugarea unei noi fraze în textul articolului 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5, cu următorul cuprins:

„Cu toate acestea, statele membre nu trebuie să permită organismului să condiționeze plata despăgubirii de [dovedirea în orice fel] de către victimă [a faptului că] persoana răspunzătoare nu poate sau refuză să plătească.”

B – Dreptul maghiar

10. Potrivit articolelor 14 și 15 din Decretul guvernamental nr. 190/2004 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (Korm. Rendelet a gépjármű üzemeltetőjének kötelező felelősségbiztosításról, denumit în continuare „Decretul guvernamental nr. 190/2004”), Kártalanítási Számlát Kezelő MABISZ GKI (Fondul de despăgubire al Federației asigurătorilor maghiari) nu se substituie autorului prejudiciului, în scopul despăgubirii victimei, decât dacă acesta nu dispunea de o asigurare obligatorie de răspundere civilă la data accidentului, dacă deținătorul vehiculului care a produs prejudiciul este necunoscut sau dacă prejudiciul a fost cauzat de un vehicul neînmatriculat sau care a fost retras din circulație.

11. Legea nr. LXII din 2009 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról, denumită în continuare „Legea privind asigurarea obligatorie”), care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2010, a abrogat decretul guvernamental.

12. Articolul 3 punctul 21 din Legea privind asigurarea obligatorie definește fondul de despăgubire („Kártalanítási Alap”) înființat ca fiind „fondul creat și finanțat de asigurători [...], care acoperă despăgubirea pentru pagubele produse de vehiculul al cărui deținător dispune, la data accidentului, de o poliță de asigurare încheiată cu un asigurător împotriva căruia a fost deschisă o procedură de insolvență”.

13. Articolul 29 alineatul (3) din Legea privind asigurarea obligatorie prevede că „[f]ondul de despăgubire acoperă creanța pe care o deține victima prejudiciului împotriva asigurătorului care face obiectul unei proceduri de insolvență, ținând cont de termenii și de condițiile prevăzute în polița de asigurare sau în lege pentru exercitarea drepturilor la despăgubire”.

II – Acțiunea principală și întrebările preliminare

14. MAV Általános Biztosító Egyesület (denumită în continuare MAV sau „compania în cauză în acțiunea principală”) este o companie de asigurări constituită sub forma unei asociații fără scop lucrativ, care oferea membrilor săi produse cu tarif redus, cu particularitatea că asigurații acestei companii își asumau de asemenea obligații în calitate de membri ai asociației. În urma săvârșirii în special a unor fapte penale, patrimoniul companiei din acțiunea principală a dispărut și compania a devenit insolubilă. Întrucât nu a putut fi restabilită o funcționare în conformitate cu prevederile legale în materie, în pofida unui număr de 15 somații adresate între 2003 și 2008 de Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (Autoritatea de supraveghere a organismelor financiare), aceasta din urmă a retras, cu efect din 15 august 2008, autorizația acordată MAV.

15. Rezultă din dosar că, între 2006 și 2008, Gábor Csonka, Tibor Isztli, Dávid Juhász, János Kiss și Csaba Szontág, reclamantii din acțiunea principală, au produs mai multe prejudicii cu vehiculele lor unor persoane diferite. Aceștia încheiaseră cu toții o asigurare de răspundere civilă auto cu MAV, devenită între timp insolubilă.

16. Cu toate că dreptul maghiar prevede, începând cu 1 ianuarie 2010, o protecție pentru victimele accidentelor cauzate de clienții unei companii de asigurări devenite insolubilă, nu aceasta era situația în momentul producerii accidentelor în care au fost implicați reclamânții din acțiunea principală. Ar rezulta că aceștia din urmă ar fi obligați să răspundă cu patrimoniul propriu pentru prejudiciile pe care le-au provocat, în locul companiei lor de asigurări⁶.

17. Întrucât au considerat că, prin faptul că nu a luat, înainte de 1 ianuarie 2010, măsurile necesare pentru a asigura plata despăgubirii de către un organism care să preia sarcina indemnizării în cazul în care asigurătorul persoanelor răspunzătoare pentru daune produse de un autovehicul ar fi insolubil, statul maghiar ar fi acționat cu nerespectarea obligațiilor care decurg din dreptul Uniunii, în special din articolul 3 din Directiva 72/166, reclamânții din acțiunea principală au formulat o acțiune la instanța de trimitere pentru a se constata răspunderea statului și pentru a obține reparații.

18. În aceste condiții, Fővárosi Bíróság a hotărât să suspende judecarea cauzei și, prin decizia de trimitere primită la grefa Curții la 1 august 2011, să sesizeze Curtea în temeiul articolului 267 TFUE cu următoarele întrebări preliminare:

„1) La data la care reclamânții au produs prejudiciile, statul maghiar transpusesese Directiva 72/166/CEE, ținând seama, în special, de obligațiile prevăzute la articolul 3 din directiva menționată și, prin urmare, trebuie să se considere că aceasta are efect direct în privința reclamânților?

2) Reglementarea [Uniunii] în vigoare permite unui particular care este vătămat în drepturile sale ca urmare a netranspunerii Directivei 72/166/CEE să solicite statului care și-a încălcat obligațiile să respecte dispozițiile acestei directive, prin invocarea directă a regulilor de drept [ale Uniunii] împotriva statului menționat, pentru a obține garanțiile pe care acesta ar fi trebuit să i le ofere în temeiul lor?

3) Reglementarea [Uniunii] în vigoare permite unui particular care este vătămat în drepturile sale ca urmare a netranspunerii Directivei 72/166/CEE să solicite statului o despăgubire ca urmare a acestei încălcări?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebările anterioare, răspunderea statului maghiar pentru prejudiciul cauzat este angajată față de reclamânți sau față de victimele accidentelor rutiere provocate de reclamânți?

5) Răspunderea statului poate fi pusă în discuție în cazul în care prejudiciul rezultă dintr-o activitate legislativă defectuoasă?

6) Decretul guvernamental nr. 190/2004 [...], în vigoare până la 1 ianuarie 2010 [...], este conform cu dispozițiile Directivei 72/166/CEE sau Ungaria a omis să transpună în dreptul maghiar obligațiile care îi revin în temeiul acestei directive ?”

III – Procedura în fața Curții

19. Guvernul maghiar și Comisia Europeană au prezentat Curții observații scrise și și-au susținut oral observațiile cu ocazia ședinței, care a avut loc la 26 septembrie 2012.

6 — Guvernul maghiar a precizat, pe de o parte, că despăgubirile pe care MAV trebuia să le plătească pentru vătămarile corporale au fost deja achitate integral și, pe de altă parte, că reclamânții din acțiunea principală ar fi despăgubit în parte, din proprie inițiativă, victimele pentru pagubele materiale pe care le-au cauzat.

IV – Analiză juridică

20. Întrebările adresate de instanța de trimitere urmăresc, în esență, să se stabilească dacă (a) statele membre erau obligate, sub imperiul Directivei 72/166, să prevadă compensarea de către un organism responsabil cu despăgubirea victimelor accidentelor produse de autovehicule atunci când asigurătorul persoanei responsabile de producerea accidentului este insolubil și (b) condițiile în care răspunderea statului maghiar poate fi angajată, dacă este cazul, de către particulari pentru transpunerea incorectă a directivei menționate.

21. Cu titlu introductiv, precizăm că, deși Directivele 72/166, 84/5 și 90/232 au fost abrogate prin Directiva 2009/103, acestea formează cadrul juridic pertinent pentru prezenta cauză, ținând cont de data estimată a survenirii prejudiciilor.

A – Cu privire la interpretarea noțiunii „vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare”

22. Principala problemă juridică ridicată de prezenta trimitere preliminară este aceea dacă obligația impusă statelor membre de articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166 includea crearea de către acestea a unor mecanisme care să asigure despăgubirea victimelor accidentelor rutiere în cazul particular în care persoana responsabilă pentru producerea prejudiciilor încheiase efectiv o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule, însă cu un asigurător insolubil. Mai precis, Curtea este chemată să stabilească dacă reglementarea Uniunii aplicabilă faptelor din acțiunea principală impunea statelor membre să prevadă într-un astfel de caz plata despăgubirii de către un organism de garantare care trebuia înființat în temeiul articolului 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5.

23. Acest articol prevedea faptul că trebuia înființat un organism cu scopul de a acorda despăgubiri pentru prejudiciile produse de „un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la alineatul (1) [al articolului 1 din Directiva 84/5]”. Reclamantii din acțiunea principală susțin că această expresie trebuie interpretată ca vizând de asemenea cazul autovehiculelor pentru care a fost încheiată o asigurare de răspundere civilă cu un asigurător devenit insolubil. Interpretat astfel, dreptul Uniunii ar fi impus într-o astfel de ipoteză Ungariei să prevadă compensarea de către un organism responsabil cu despăgubirea victimelor printre măsurile necesare care trebuiau luate, în sensul articolului 3 din Directiva 72/166, pentru ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehicule să fie acoperită prin asigurare.

1. Interpretarea istorică, literală și teleologică

24. Potrivit jurisprudenței constante a Curții, pentru interpretarea unei dispoziții de drept al Uniunii, este necesar să se țină cont nu doar de termenii acesteia, ci, în egală măsură, de contextul său și de obiectivele urmărite prin reglementarea din care aceasta face parte⁷.

25. În această privință, trebuie precizat de la bun început că, deși textul întrebărilor preliminare nu face referire decât la articolul 3 din Directiva 72/166, acest articol face parte dintr-un corp normativ mult mai vast, caracterizat prin adoptarea succesivă a unei serii de directive care au extins progresiv domeniul de aplicare al articolului 3 menționat.

⁷ — A se vedea, dintr-o jurisprudență abundentă, Hotărârea din 3 decembrie 2009, Yaesu Europe (C-433/08, Rep., p. I-11487, punctul 24 și jurisprudența citată).

26. Directiva 72/166 este prima care a intervenit în acest sector. Obiectivul său inițial era de a consolida libera circulație a vehiculelor și a persoanelor aflate la bordul acestora, prevăzând suprimarea controlului asigurării la frontiere, asigurând în același timp că vehiculele aflate în circulație dispun efectiv de o asigurare în scopul protejării intereselor persoanelor susceptibile de a fi victimele unui accident cauzat de aceste vehicule⁸. Pentru a realiza acest lucru, directiva a consacrat, la nivel comunitar, obligația de a încheia o asigurare, astfel că toate vehiculele provenind de pe teritoriul unui stat membru al Comunității trebuiau să fie acoperite de o asigurare. Acesta este tocmai sensul articolului 3 alineatul (1) din Directiva 72/166, formulat în termeni foarte generali și care, reamintim, se limitează să impună că „fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor să fie acoperită prin asigurare”⁹. Rezultă astfel din textul acestui articol că el nu urmărea altceva decât să oblige statele membre să instituie, în ordinea lor juridică internă, o obligație generală de a asigura vehiculele, cu alte cuvinte, de a face în așa fel încât fiecare proprietar sau deținător al unui vehicul să transfere răspunderea civilă pentru acesta unei companii de asigurări prin intermediul unui contract.

27. Articolul 3 din Directiva 72/166 trebuie interpretat totodată în lumina precizărilor aduse de directivele ulterioare, în special de Directiva 84/5, pentru a stabili obligațiile ce revin statelor membre atunci când li se solicită să ia *toate măsurile necesare* pentru ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor să fie acoperită prin asigurare.

28. Astfel, în cadrul activității sale de apropiere a legislațiilor, care, cu excepția cazului în care se prevede altfel, se realizează *a minima* și care poate fi realizată într-un mod progresiv, legiuitorul Uniunii a intervenit în mai multe rânduri pentru a defini și a preciza¹⁰ regimul general al asigurării de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Importanța acordată de legiuitor situației victimelor va fi în mod constant reamintită. Directiva 84/5 avea în special obiectivul de a garanta că „victima nu rămâne nedespăgubită în cazul în care vehiculul care a provocat accidentul nu este asigurat sau nu este identificat”, prevăzând plata despăgubirii de către un organism¹¹. Intervenția acestui organism nu era concepută ca fiind automată – deoarece era limitată la două cazuri –, iar legiuitorul a încercat într-o anumită măsură, concomitent cu urmărirea obiectivului de protecție a victimelor, să limiteze sarcina financiară pe care despăgubirile plătite de acest organism¹² puteau să o reprezinte, lăsând totodată statelor membre posibilitatea de a pune în practică măsuri mai favorabile tocmai în ceea ce privește condițiile plății despăgubirii de către organismul menționat¹³.

8 — A se vedea al doilea și al treilea considerent ale Directivei 72/166.

9 — Guvernul maghiar a subliniat, fără a fi contrazis, că versiunea maghiară a textului prevede mai exact că statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru ca vehiculele să *dispună* de o asigurare de răspundere civilă.

10 — A se vedea articolul 1 din Directiva 84/5.

11 — A se vedea al șaselea considerent al Directivei 84/5.

12 — A se vedea al optulea considerent al Directivei 84/5.

13 — A se vedea articolul 1 alineatul (4) al șaselea paragraf din Directiva 84/5.

29. De aici rezultă că, deși se poate deduce, datorită articolului 1 din Directiva 84/5, că, printre măsurile necesare vizate la articolul 3 din Directiva 72/166, se găsește înființarea unui organism „a cărui misiune este de a compensa [...] pagubele materiale sau corporale”¹⁴, plata despăgubirii de către acest organism era expres limitată la pagubele „provocate de un vehicul neidentificat sau pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la alineatul (1)”¹⁵, fără a aduce atingere dreptului statelor membre „de a considera compensarea plătită de acest organism ca având un caracter subsidiar sau nu”¹⁶.

30. Este de asemenea interesant să se examineze lucrările pregătitoare ale Directivei 84/5. Din aceste lucrări rezultă o anumită voință a legiuitorului de a limita cazurile de plată obligatorie a despăgubirii de către organismul care trebuia înființat în temeiul articolului 1 alineatul (4) din Directiva 84/5 și de a reține o accepțiune strictă a noțiunii „vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare”. Astfel, în propunerea inițială a Directivei 84/5, se preconiza asimilarea cu un vehicul „neasigurat”¹⁷ a unui vehicul care a produs prejudicii pentru care, în temeiul legii sau al unei clauze contractuale, asigurătorul era îndreptățit să refuze plata, însă în cele din urmă această propunere nu a fost reținută.

31. Din această evoluție notabilă între textul propunerii și textul final al Directivei 84/5 tragem două serii de concluzii. Mai întâi, se pare că, în spiritul legiuitorului, un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare¹⁸ era echivalent cu un vehicul neasigurat¹⁹, ceea ce este confirmat de altfel de redactarea articolului 1 alineatul (4) al cincilea paragraf din Directiva 84/5²⁰. De asemenea, este clar că legiuitorul Uniunii a circumscris cu bună știință, în versiunea finală a Directivei 84/5, cazurile de plată a despăgubirii de către organismul care trebuia înființat, vizând în mod expres, cu excepția ipotezei vehiculului neidentificat, doar cazul „vehiculului pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la alineatul (1)”, cu alte cuvinte, vehiculul pentru care nu a fost încheiat un contract de asigurare. Intervenția legiuitorului în 1983 demonstrează că el însuși nu concepea articolul 3 din Directiva 72/166 ca pe o clauză generală care obliga statele membre să instituie un mecanism de garantare.

32. Este remarcabil de observat că legiuitorul nu s-a limitat să prevadă că organismul trebuia să plătească despăgubiri în caz de prejudicii produse de vehicule pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare *în general*, ci a considerat util să precizeze că acesta trebuia să fie doar cazul prejudiciilor produse de vehiculele pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare *prevăzută la alineatul (1)* al articolului 1 din Directiva 84/5.

33. Acest lucru este explicabil. Astfel, întrucât, în temeiul articolului 3 din Directiva 72/166 – la care face trimitere articolul 1 alineatul (1) din Directiva 84/5 –, statele membre aveau obligația să „ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare”, simplul fapt că un vehicul neasigurat a putut să producă prejudicii, de orice fel, constituia o manifestare a eșecului statului

14 — Articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5.

15 — Articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 face referire, în versiunea în limba engleză, la „a vehicle for which the insurance obligation provided for in paragraph 1 has not been satisfied”, în versiunea italiană, la „un veicolo [...] per il quale non vi é sato adempimento dell'obbligo di assicurazione conformemente al paragrafo 1”, în versiunea spaniolă, la „un vehículo [...] por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el apartado 1”. Versiunea germană, sensibil diferită, face referire la vehicule neasigurate („Jeder Mitgliedstaat schafft eine Stelle oder erkennt eine Stelle an, die für Sach- oder Personenschäden, welche durch ein nicht ermitteltes oder nicht im Sinne des Absatzes 1 versichertes Fahrzeug verursacht worden sind, zumindest in den Grenzen der Versicherungspflicht Ersatz zu leisten hat”).

16 — Articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5.

17 — A se vedea articolul 2 din Propunerea pentru a doua directivă a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare pentru această răspundere (JO 1980, C 214, p. 9).

18 — Expresie utilizată la articolul 1 alineatul (3) din Propunerea pentru a doua directivă, devenit articolul 1 alineatul (4) din Directiva 84/5.

19 — Expresie utilizată de articolul 2 din Propunerea pentru a doua directivă, care nu va fi în final menținută în versiunea finală a Directivei 84/5.

20 — Potrivit căruia „[statele membre] pot autoriza [...] în cazul unor pagube materiale provocate de un vehicul *neasigurat*, o franciză [...], care să fie suportată de către victimă” (sublinierea noastră).

membru în misiunea sa de a se asigura că toate vehiculele dispuneau de o asigurare²¹. Într-un mod, desigur, foarte indirect, se poate considera că, într-un astfel de caz, statul membru nu și-a îndeplinit obligația și își asumă o parte din răspundere față de situația în care era pusă victima prejudiciilor produse de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare. Această neîndeplinire a obligațiilor din partea statului justifică intervenția unui organism responsabil cu despăgubirea victimei.

34. Cu totul alta este situația în care persoana răspunzătoare pentru prejudiciu a încheiat efectiv o asigurare cu un asigurător insolubil. În fond, prezenta cauză evidențiază diferența fundamentală dintre, pe de o parte, regimul general al asigurării de răspundere civilă pentru daunele produse de autovehicule astfel cum a fost armonizat în mod progresiv la nivelul Uniunii Europene și, pe de altă parte, regimul garantării asigurării de răspundere civilă, care considerăm că încă trebuie, într-o mare măsură, să fie îmbunătățit²².

35. În aceste condiții, ni se pare dificil de susținut o interpretare a articolului 3 din Directiva 72/166 în sensul dorit de reclamantii din acțiunea principală. Textul impune statelor membre să „ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă [...] este acoperită prin asigurare”, nu să ia toate măsurile necesare pentru a garanta răspunderea civilă acoperită printr-o asigurare²³. Nuanța este de anvergură, iar interpretarea sugerată de reclamantii menționați ni se pare că alterează prea mult, până la deformare, intenția legiuitorului Uniunii, în timp ce tăcerea acestuia din urmă în privința ipotezei asigurătorului insolubil ni se pare că reflectă și mai mult ezitățile statelor membre de a consacra un drept mult mai extins la despăgubirea de către organism, ținând cont de consecințele sale financiare, care am văzut că se aflau de asemenea în centrul preocupărilor legiuitorului menționat.

36. În urma adoptării Directivei 84/5, evoluția reglementării Uniunii în materie nu va merge într-un sens diferit. Adoptând Directiva 90/232, legiuitorul Uniunii a continuat să afirme obiectivul potrivit căruia „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”²⁴. Procedând astfel, acesta a extins în mod concret protecția la categoria de persoane constituită din pasageri, altele decât conducătorul auto²⁵ și, prin adăugarea unei fraze la articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5, a interzis statelor membre să subordoneze plata despăgubirilor de către organism „[aprecierii] de către victimă în cazul în care persoana răspunzătoare nu poate sau refuză să plătească”²⁶. Nu se indică nimic în privința problemei asigurătorului insolubil.

21 — Cu excepția, desigur, a situațiilor individuale vizate la articolul 4 din Directiva 72/166, la care articolul 3 din directiva menționată face, de altfel, în mod explicit referire.

22 — În această privință, atât guvernul maghiar, cât și Comisia au menționat Cartea albă a Comisiei din 12 iulie 2010 privind schemele de garantare a asigurărilor [COM(2010) 370 final]. Definiția dată aici schemelor de garantare a asigurărilor este aceea de a oferi „consumatorilor o protecție de ultimă instanță în cazurile în care întreprinderile de asigurare nu se află în măsura de a-și îndeplini obligațiile contractuale” și de a proteja „împotriva riscului de neonorare a cererilor lor de despăgubire de către compania de asigurare devenită insolubilă”. Comisia observă că, din cele 30 de țări care formează Uniunea și Spațiul Economic European, doar 12 dispun de un regim general de garantare a asigurărilor și că 56 % din totalul asigurărilor generale sunt neprotejate (a se vedea p. 1 din Cartea albă privind schemele de garantare a asigurărilor). Comisia preconizează, prin urmare, „stabilirea la nivelul Uniunii Europene, prin intermediul unei directive așa cum este definită la articolul 288 din TFUE, al unui cadru coerent și obligatoriu din punct de vedere juridic în domeniul protecției oferite de [schemele de garantare a asigurărilor], aplicabil tuturor deținătorilor de polițe de asigurare și beneficiarilor”. De altfel, cu ocazia ședinței, Comisia a afirmat că nu a angajat niciodată o procedură în constatarea neîndeplinirii obligațiilor împotriva unui stat membru din cauza neplății despăgubirii de către un organism de garantare în cazul insolabilității unui asigurător de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule.

23 — Această constatare nu este contrazisă nici de modul de redactare a articolului 2 din Directiva 90/232, potrivit căruia „[s]tatele membre adoptă măsurile necesare pentru a garanta că toate polițele de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule [...] garantează, pe baza aceleiași prime unice, în fiecare stat membru, acoperirea impusă de legislația acestuia”, care, și aici, face trimitere la condițiile în care statele membre trebuie să organizeze asigurarea obligatorie, dar nu prevede, ca atare, că polițele de asigurare trebuie să fie garantate.

24 — A se vedea al patrulea considerent al Directivei 90/232.

25 — A se vedea articolul 1 din Directiva 90/232.

26 — Articolul 3 din Directiva 90/232.

37. Prin urmare, nu se face deloc mențiune, în textele diferitor directive care formează cadrul juridic pertinent al cauzei noastre, despre ipoteza în care asigurătorul este insolubil. Nu este lipsit de importanță să se sublinieze că nici textul Directivei 2009/103, care a reformulat într-un text unic și a consolidat, fără a modifica pe fond, prevederile din directivele anterioare referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, nu conține mai multe precizări în această privință. Obiectivul urmărit de această directivă rămâne cel de a „garanta că victima nu rămâne nedespăgubită în cazul în care vehiculul care a provocat accidentul nu este asigurat”²⁷, lăsând în continuare posibilitatea statelor membre să aplice anumite excluderi limitate pentru plata despăgubirii de către organism²⁸.

38. Prin urmare, ceea ce putea să pară, la momentul adoptării Directivelor 72/166, 84/5 și 90/232, ca fiind un defect de anticipare din partea legiuitorului în fața problematicei insolvabilității, poate cu greu să continue a fi perceput ca atare în momentul adoptării Directivei 2009/103. Astfel, între timp, legiuitorul Uniunii a adoptat un anumit număr de măsuri care, în domenii foarte variate, aveau în vedere într-un mod explicit chestiunea insolvabilității prestatorului²⁹. Trebuie să se constate că nu a făcut acest lucru în domeniul asigurării de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule.

2. Interpretarea jurisprudențială

39. Concluzia la care am ajuns întemeindu-ne pe o interpretare istorică, literală și teleologică nu este contrazisă de cele câteva elemente de interpretare furnizate de Curte care pot fi utile în prezenta cauză.

40. Este adevărat că Curtea nu a trebuit să se pronunțe niciodată în mod direct asupra problemei de interpretare ridicate de prezenta trimitere preliminară. Cu toate acestea, Curtea a interpretat, în repetate rânduri și în diverse contexte, directivele privind obligația de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Curtea a amintit în mod repetat că „reglementarea Uniunii [...] urmărește să asigure libera circulație atât pentru vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor aflate la bordul acestora, precum și să garanteze că victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule beneficiază de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul”³⁰, parafrazând astfel preambulul Directivei 72/166. Mai precis, Curtea a interpretat articolul 3 din directiva menționată în sensul că „impune statelor membre să garanteze că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare și indică, printre altele, categoriile de daune și terții victime care trebuie să beneficieze de această asigurare”³¹.

27 — A se vedea considerentul (14) al Directivei 2009/103.

28 — *Idem*.

29 — Solvabilitatea întreprinderii de asigurare era astfel în centrul Primei directive 73/239/CEE a Consiliului de coordonare a actelor cu putere de lege și actelor administrative privind inițierea și exercitarea activității de asigurare generală directă (JO L 228, p. 3, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 14), devenită aplicabilă în sectorul asigurării de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule prin **Directiva 90/618/CEE a Consiliului din 8 noiembrie 1990 de modificare, în special în ceea ce privește asigurarea de răspundere civilă auto, a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă** (JO L 330, p. 44, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 243). Cu titlu de exemplu, vom face de asemenea trimitere la articolul 7 din Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite (JO L 158, p. 59, Ediție specială, 13/vol. 9, p. 248), precum și la articolul 10 din Directiva 93/22/CEE a Consiliului din 10 mai 1993 privind serviciile de investiții în domeniul valorilor mobiliare (JO L 141, p. 27, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 3).

30 — Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company și Evans (C-442/10, Rep., p. I-12639, punctul 27 și jurisprudența citată).

31 — *Ibidem* (punctul 28).

41. În Hotărârea Evans³², Curtea a schițat un început de interpretare a articolului 1 alineatul (4) din Directiva 84/5, afirmând că, în cazul unui vehicul insuficient asigurat³³, „cu toate că victima este în măsură să identifice pârâtul în scopul de a intenta o acțiune în instanță împotriva lui, o astfel de acțiune riscă să se dovedească adeseori inutilă, deoarece pârâtul nu dispune de mijloacele financiare necesare pentru a executa hotărârea pronunțată împotriva sa”³⁴ și că prin Directiva 84/5 s-ar fi dispus înființarea unui organism tocmai pentru a face față acestui gen de situații. Însă, având în vedere că acțiunea principală se referea la condițiile de despăgubire pentru un prejudiciu produs de un vehicul neidentificat, Curtea nu a mers mai departe cu analiza cazului unui vehicul „pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare”.

42. Abia prin Hotărârea Churchill Insurance Company și Evans, citată anterior, Curtea a degajat un nou element al interpretării acestei noțiuni. Curtea a subliniat astfel, făcând referire la contextul propriu hotărârii menționate, că „situația în care vehiculul care a produs dauna era condus de o persoană neasigurată [...], în timp ce, pe de altă parte, un conducător era asigurat pentru a conduce acest vehicul și situația prevăzută la articolul 1 alineatul (4) al treilea paragraf din Directiva 84/5, în care vehiculul care a cauzat accidentul *nu era inclus în nicio poliță de asigurare*, nu constituie situații nici similare, nici comparabile”³⁵. Curtea a constatat de asemenea că „plata despăgubirii de către organismul național este concepută ca o măsură de ultimă instanță”, prevăzută doar în două cazuri³⁶, și a confirmat că, „în pofida obiectivului general de protecție a victimelor urmărit de reglementarea Uniunii [...], legiuitorul Uniunii [a] permis statelor membre să excludă plata despăgubirii de către acest organism în anumite cazuri limitate”³⁷.

3. Observații finale

43. Rezultă din ansamblul analizei care precedă că nicio indicație textuală explicită nu permite să se afirme că exista o obligație de plată a despăgubirii de către organism în ipoteza în care asigurătorul persoanei răspunzătoare este insolubil. Analiza textelor, precum și a evoluției lor, deși, este adevărat, constituie o mărturie a unei preocupări constante pentru protecția victimelor, evidențiază de asemenea faptul că această preocupare a fost în mod regulat pusă în balanță cu sarcina financiară pe care o reprezintă plata despăgubirii de către un organism precum cel prevăzut la articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5, astfel încât, la ora actuală, organismul menționat este obligat să plătească o despăgubire doar în două cazuri specifice, iar statele membre au încă posibilitatea să limiteze această compensare.

44. Dorim de asemenea să insistăm, în cele din urmă, asupra diferenței importante care există, în opinia noastră, între un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare, astfel cum este descrisă la articolul 3 din Directiva 72/166, și un vehicul asigurat la un asigurător insolubil. Astfel, un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare este un vehicul neasigurat. În cazul unui vehicul care a fost asigurat la un asigurător insolubil, obligația de asigurare a răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule a fost efectiv respectată. Acoperirea riscului este reală, însă plata despăgubirii este întârziată de situația financiară a asigurătorului.

45. Această diferență fundamentală poate fi ilustrată după cum urmează.

32 — Hotărârea din 4 decembrie 2003 (C-63/01, Rec., p. I-14447).

33 — Expresie pe care, în mod curios, Curtea a considerat-o, în contextul acestei hotărâri, sinonimă cu cea utilizată în textul articolului 1 alineatul (4) din Directiva 84/5, de „vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la alineatul (1)” [a se vedea Hotărârea Evans, citată anterior (punctul 20)].

34 — Hotărârea Evans, citată anterior (punctul 23).

35 — Hotărârea Churchill Insurance Company și Evans, citată anterior (punctul 40). Sublinierea noastră. Pentru textul articolului 1 alineatul (4) al treilea paragraf din Directiva 84/5, a se vedea punctul 7 din prezentele Concluzii.

36 — Hotărârea Churchill Insurance Company și Evans, citată anterior (punctul 41).

37 — *Ibidem* (punctul 42).

46. În prima ipoteză – absența unei asigurări încheiate –, raportul juridic este bilateral și direct între victimă și persoana răspunzătoare. În această situație specială, legiuitorul Uniunii a prevăzut explicit compensarea de către organism în scopul despăgubirii victimei, în special din cauza faptului că o astfel de situație implică două părți „slabe”.

47. În a doua ipoteză – încheierea unei asigurări cu un asigurător insolubil –, raportul juridic devine triunghiular și implică, pe lângă persoana răspunzătoare și victima prejudiciului, un profesionist a cărui activitate intră, în plus, sub incidența unui regim juridic mai complex, din care face parte, printre altele, reglementarea prudențială. În aceste condiții, nu este exclus ca alte căi de atac specifice să fie disponibile în scopul compensării³⁸, făcând, prin urmare, mai puțin necesară plata despăgubirii de către organism.

48. În fine, amintim că o astfel de interpretare a reglementării Uniunii nu aduce atingere posibilității recunoscute statelor membre de a adopta măsuri mai favorabile victimelor. Or, astfel cum a remarcat guvernul maghiar, Alkotmánybíróság (Curtea Constituțională a Ungariei) a pronunțat o decizie la 8 noiembrie 2011³⁹, în care a considerat că legiuitorul maghiar nu stabilise garanțiile necesare pentru buna funcționare a societăților mutuale de asigurare – formă sub care a fost constituită MAV – și că acesta încălcase Constituția prin omisiune neadoptând măsuri apte să asigure posibilitatea valorificării drepturilor întemeiate pe polițe de asigurare auto obligatorie încheiate cu un asigurător care face obiectul unei proceduri de insolvență inițiate înainte de 1 ianuarie 2010.

49. Pentru toate motivele de mai sus, sugerăm Curții să răspundă că articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166 și articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 nu se opun unei legislații naționale care prevede că organismul înființat la nivel național în temeiul articolului 1 alineatul (4) din Directiva 84/5 nu este obligat să plătească despăgubiri în cazul unor prejudicii produse de un vehicul pentru care a fost încheiată o poliță de asigurare cu un asigurător insolubil.

B – Cu privire la a șasea întrebare

50. Instanța de trimitere solicită Curții să adopte o poziție cu privire la aspectul dacă Decretul guvernamental nr. 190/2004 este conform cu prevederile Directivei 72/166.

51. Este necesar, prin urmare, să reamintim jurisprudența constantă a Curții potrivit căreia nu este de competența Curții să se pronunțe, în cadrul procedurii preliminare, asupra compatibilității unor dispoziții din dreptul național cu normele dreptului Uniunii, Curtea limitându-și analiza la o interpretare a prevederilor dreptului Uniunii care să fie utilă instanței de trimitere, căreia îi revine obligația de a aprecia, *in fine*, conformitatea dispozițiilor naționale cu dreptul Uniunii în vederea soluționării acțiunii principale⁴⁰.

C – Cu privire la problema efectului direct și a condițiilor de angajare a răspunderii statului pentru transpunerea incorectă a unei directive

52. Ținând cont de interpretarea pe care sugerăm Curții să o adopte, apreciem că nu este necesar să se răspundă la întrebările adresate de instanța de trimitere în ceea ce privește recunoașterea efectului direct și condițiile de angajare a răspunderii statului maghiar pentru transpunerea incorectă a Directivei 72/166. Prin urmare, vom aborda rapid aceste chestiuni, doar cu titlu pur subsidiar.

38 — În observațiile sale scrise și cu ocazia ședinței, guvernul maghiar a afirmat printre altele că creanțele deținute împotriva asigurătorului insolubil ar putea fi recuperate în parte cu ocazia lichidării.

39 — Decizia nr. 83/2001 (XI.10).

40 — Hotărârea din 15 iulie 2010, Pannon Gép Centrum (C-368/09, Rep., p. I-7467, punctele 28 și 29 și jurisprudența citată).

53. Cu titlu introductiv, având în vedere că obligația de a înființa un organism responsabil cu repararea daunelor produse de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare decurge din articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5, trebuie să se considere, în opinia noastră, că întrebările cu privire la efectul direct și la eventuala angajare a răspunderii statului maghiar, astfel cum au fost adresate de instanța de trimitere, se referă la Directiva 84/5.

54. Mai mult, poate fi util să se amintească faptul că problema efectului direct al unei dispoziții conținute într-o directivă este distinctă de cea a condițiilor în care răspunderea unui stat membru pentru încălcarea dreptului Uniunii trebuie să poată fi ridicată în fața instanțelor naționale⁴¹.

55. Astfel, pe de o parte, se pune problema de a ști dacă, în cadrul unui litigiu dat, particularii pot să invoce împotriva statului⁴² dispoziția din directivă care nu a fost transpusă ori a fost incorect transpusă, eventual pentru a împiedica aplicarea unei dispoziții naționale contrare și pentru ca aceasta să i se substituie. Rezultă dintr-o jurisprudență constantă a Curții că o dispoziție dintr-o directivă are efect direct „dacă, în ceea ce privește conținutul, pare necondiționată și suficient de precisă”⁴³. Prin urmare, se pune problema dacă articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 permite în mod suficient să se identifice beneficiarii obligației pe care o consacră și întinderea misiunii organismului care trebuie să fie înființat. Articolul menționat conține o referire indirectă la articolul 3 din Directiva 72/166, care, la rândul său, lasă statelor membre o anumită putere de apreciere în ceea ce privește organizarea regimului de asigurare obligatorie; această putere de apreciere nu este însă decât de tip procedural sau organizațional⁴⁴ și nu aduce atingere nici substanței însăși a asigurării obligatorii, nici cazurilor de plată obligatorie a despăgubirii de către organism⁴⁵. Prin urmare, această referire nu este, în sine, un obstacol în calea recunoașterii efectului direct al dispoziției în cauză.

56. Mai mult, de vreme ce este vorba despre repararea prejudiciilor produse, articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 tinde să garanteze drepturile victimelor acestor prejudicii, care apar astfel ca fiind beneficiarii articolului menționat. Articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 confirmă acest lucru prevăzând de altfel în mod explicit că „[v]ictimă se poate [...] adresa direct organismului care [...] este obligat să-i dea un răspuns motivat cu privire la plata oricărei despăgubiri”.

57. În aceste condiții, articolului 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 i se poate recunoaște un efect direct.

58. Pe de altă parte, în ceea ce privește răspunderea statului maghiar, se pune problema dacă inacțiunea sau acțiunea neadecvată a statului membru poate da naștere unui drept la reparații în fața instanțelor naționale în favoarea particularilor privați în acest fel de beneficiul drepturilor conferite de directivă.

59. Potrivit unei jurisprudențe consacrate, principiul răspunderii unui stat membru pentru prejudicii cauzate particularilor prin încălcări ale dreptului Uniunii care îi sunt imputabile este inherent sistemului tratatului⁴⁶.

41 — Precizăm de asemenea, dacă mai era nevoie, că faptul de a determina dacă articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 poate fi considerat ca având un efect direct nu aduce atingere problemei de a ști dacă reclamantul din acțiunea principală au dreptul să îl invoce în fața instanței de trimitere.

42 — Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, Rep., p. I-3067, punctul 40 și jurisprudența citată).

43 — *Ibidem* (punctul 37 și jurisprudența citată).

44 — Pentru o apreciere concordantă, a se vedea punctul 64 din Concluziile avocatului general Stix-Hackl prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Farrell, citată anterior.

45 — Același lucru este valabil pentru posibilitatea lăsată statelor membre de a conferi un caracter subsidiar plății despăgubirii de către organism sau de a reglementa acțiunea între organism și asigurători: aceste două elemente lăsate la discreția statului nu au ca efect atenuarea obligației ferme de a înființa un organism responsabil cu despăgubirea în cazurile prevăzute de legiuitorul Uniunii.

46 — Hotărârea Evans, citată anterior (punctul 82 și jurisprudența citată).

60. Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare pare să menționeze o jurisprudență națională potrivit căreia particularii nu pot să invoce în mod valabil în acțiunile în despăgubire o neîndeplinire de către legiuitor a obligațiilor sale atunci când producerea prejudiciului este imputabilă activității legiuitorului sau unei abțineri de a acționa a acestuia⁴⁷. Prin urmare, trebuie să se amintească faptul că principiul răspunderii statului pentru prejudicii cauzate particularilor prin încălcări ale dreptului Uniunii care îi sunt imputabile „este valabil pentru orice ipoteză de încălcare a dreptului [Uniunii] de către un stat membru, indiferent de organul statului membru a cărui acțiune sau inacțiune se află la originea încălcării. [...] [Î]mprejurarea că, din perspectiva normelor interne, încălcarea contestată este imputabilă legiuitorului național nu este de natură să pună în discuție exigențele inerente protecției drepturilor particularilor care invocă dreptul [Uniunii] și, în speță, dreptul de a obține repararea prejudiciului cauzat prin încălcarea menționată în fața instanțelor naționale”⁴⁸.

61. În ceea ce privește condițiile în care un stat membru este obligat să repare prejudiciile cauzate particularilor prin încălcări ale dreptului Uniunii care îi sunt imputabile, din jurisprudența Curții rezultă că acestea sunt în număr de trei, „și anume ca norma de drept încălcată să aibă ca obiect acordarea de drepturi particularilor, încălcarea să fie suficient de gravă și să existe o legătură directă de cauzalitate între încălcarea obligației care îi incumbă statului și prejudiciul suferit de persoanele vătămate”⁴⁹.

62. Articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 conferă particularilor dreptul de a solicita plata despăgubirii de către organism în două cazuri care sunt vizate expres în cuprinsul acestuia.

63. În continuare, va reveni instanței naționale obligația de a stabili dacă transpunerea incorectă a Directivei 84/5 pe care ar fi efectuat-o statul maghiar a cauzat reclamanților din acțiunea principală un prejudiciu care să fie legat în mod direct de încălcarea obligației prevăzute de norma de drept a Uniunii. În analiza sa, instanța de trimitere va trebui în special să țină cont de faptul că reclamanții din acțiunea principală nu sunt victimele prejudiciului, ci autorii acestuia și să analizeze originea prejudiciului, care ar putea de asemenea să se găsească în comportamentul fraudulos al asigurătorului. Instanța de trimitere va trebui de asemenea să stabilească dacă reclamanții sunt ținuti efectiv, în temeiul dreptului maghiar, să repare din propriul patrimoniu prejudiciile pe care le-au cauzat și care nu pot fi reparate de asigurătorul lor din cauza insolvabilității sale.

64. În cazul în care instanța de trimitere va decide că există un prejudiciu, aceasta va trebui de asemenea să stabilească dacă încălcarea menționată constituie o încălcare suficient de gravă a dreptului Uniunii⁵⁰, în sensul jurisprudenței Curții. Pentru a realiza acest lucru, instanța de trimitere va trebui să țină cont de elementele care caracterizează situația, printre care „gradul de claritate și de precizie al normei încălcate, caracterul intenționat sau neintenționat al încălcării comise sau al prejudiciului cauzat, caracterul scuzabil sau nescuzabil al unei eventuale erori de drept [și] împrejurarea că atitudinile adoptate de către o instituție comunitară au putut contribui la adoptarea sau la menținerea unor măsuri sau a unor practici naționale contrare dreptului [Uniunii]”⁵¹.

47 — A se vedea pagina a treia din cererea de pronunțare a hotărârii preliminare.

48 — Hotărârea din 5 martie 1996, *Brasserie du pêcheur și Factortame* (cauzele conexate C-46/93 și C-48/93, Rec., p. I-1029, punctele 32 și 35).

49 — Hotărârea *Evans*, citată anterior (punctul 83 și jurisprudența citată).

50 — *Ibidem* (punctul 87 și jurisprudența citată).

51 — *Ibidem* (punctul 86 și jurisprudența citată).

65. În fine, sub rezerva respectării principiilor echivalenței și efectivității, forma reparației este determinată de ordinea juridică internă a fiecărui stat membru, cu condiția ca aceasta să fie corespunzătoare și efectivă⁵². Curtea a indicat de asemenea că, pentru a determina prejudiciul reparabil, instanța națională poate verifica dacă persoana vătămată a făcut dovada unei diligențe rezonabile pentru a evita prejudiciul sau pentru a-i limita întinderea⁵³. Acest element de apreciere s-ar putea dovedi util instanței de trimitere, ținând cont de forma specială sub care a fost constituită compania de asigurări din acțiunea principală și de rolul avut de asigurați în gestiunea acesteia.

V – Concluzie

66. Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, sugerăm Curții să răspundă după cum urmează la întrebările adresate de Fővárosi Bíróság:

- „1) Articolul 3 alineatul (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 și articolul 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule nu se opun unei legislații naționale care prevede că organismul înființat la nivel național în temeiul articolului 1 alineatul (4) primul paragraf din Directiva 84/5 nu este obligat să plătească despăgubiri în cazul unor prejudicii produse de un vehicul pentru care a fost încheiată o poliță de asigurare cu un asigurător insolvabil.
- 2) Nu este de competența Curții să se pronunțe, în cadrul procedurii preliminare, asupra compatibilității unor dispoziții din dreptului național cu normele dreptului Uniunii, Curtea limitându-și analiza la o interpretare a prevederilor dreptului Uniunii care să fie utilă instanței de trimitere, căreia îi revine obligația de a aprecia, *in fine*, conformitatea dispozițiilor naționale cu dreptul Uniunii în vederea soluționării acțiunii principale.”

52 — Hotărârea Brasserie du Pêcheur și Factortame, citată anterior (punctele 82 și 83).

53 — *Ibidem* (punctele 84 și 85).