TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2013. gada 11. jūlijā *

Mehānisko transportlīdzekļu izmantošana — Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana — Direktīva 72/166/EEK — 3. panta 1. punkts — Direktīva 84/5/EEK — 1. panta 4. punkta pirmā daļa — Apdrošinātāja maksātnespēja — Iestādes, kurai ir jāmaksā kompensācija, neiejaukšanās

Lieta C-409/11

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Fővárosi Bíróság* (Ungārija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2011. gada 12. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2011. gada 1. augustā, tiesvedībā

Gábor Csonka,

Tibor Isztli,

Dávid Juhász,

János Kiss,

Csaba Szontágh

pret

Magyar Állam.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši E. Levits, Ž. Ž. Kāzels [*J.-J. Kasel*], M. Safjans [*M. Safjan*] un M. Bergere [*M. Berger*] (referente),

ģenerāladvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*],

sekretāre S. Stremholma [*C. Strömholm*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2012. gada 26. septembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— Ungārijas valdības vārdā – *M. Z. Fehér*, kā arī *K. Veres* un *K. Szíjjártó*, pārstāvji,

— Eiropas Komisijas vārdā – *B. Simon* un *K.-P. Wojcik*, kā arī *K. Talabér-Ritz*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – ungāru.

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2012. gada 24. oktobra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 3. panta 1. punktu Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvā 72/166/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV L 103, 1. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija Direktīvu 2005/14/EK (OV L 149, 14. lpp.; turpmāk tekstā – "Pirmā direktīva").

2 Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *G. Csonka*, *T. Isztli*, *D. Juhász*, *J. Kiss* un *C. Szontágh* un *Magyar Állam* (Ungārija) saistībā ar atbildību, kas pēdējai minētajai ir attiecībā uz prasītājiem, minētās direktīvas nepareizas transponēšanas Ungārijas tiesību sistēmā dēļ.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Savienības tiesību akti attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu tika kodificēti Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvā 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV L 263, 11. lpp.). Tomēr šī direktīva nebija spēkā tad, kad risinājās pamattiesvedībā aplūkotie fakti, kuriem tādējādi ir piemērojamas direktīvas, kas bija spēkā pirms šīs kodifikācijas, proti, Pirmā direktīva un Padomes 1983. gada 30. decembra Otrā direktīva 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu (OV 1984, L 8, 17. lpp.), kas grozīta ar Direktīvu 2005/14 (turpmāk tekstā – "Otrā direktīva").

Pirmā direktīva

4 No Pirmās direktīvas preambulas otrā un trešā apsvēruma izriet, ka tā tika pieņemta, ņemot vērā, ka robežkontrole attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas segumu, kuras mērķis ir aizsargāt to personu intereses, kas var būt cietušie negadījumos, kurus izraisījuši šādi transportlīdzekļi, ir sekas tam, ka šajā jautājumā pastāv valstu prasību atšķirības un ka "šīs atšķirības var kavēt transportlīdzekļu un personu brīvu pārvietošanos Kopienā", tā ka tās "tieši negatīvi ietekmē kopējā tirgus izveidi un darbību". Šīs pašas direktīvas preambulas piektajā apsvērumā ir uzsvērts, ka "būtu jāveic turpmāki pasākumi, lai liberalizētu noteikumus par personu un transportlīdzekļu pārvietošanos starp dalībvalstīm".

5 Attiecībā uz minēto Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā bija noteikts:

"Katra dalībvalsts, ievērojot 4. pantu, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta. Sedzamās atbildības apjomu un apdrošināšanas seguma noteikumus nosaka, pamatojoties uz tā apmēriem."

6 Šīs pašas direktīvas 4. pantā dalībvalstīm ir paredzēta iespēja atkāpties no konkrētās direktīvas 3. panta attiecībā uz dažām personām piederošiem transportlīdzekļiem, kā arī attiecībā uz dažu veidu transportlīdzekļiem vai konkrētiem transportlīdzekļiem ar speciālu zīmi.

Otrā direktīva

7 Otrās direktīvas preambulas sestajā apsvērumā ir noteikts, ka "jāparedz, lai iestāde garantē, ka cietušais nepaliks bez kompensācijas, ja transportlīdzeklis, kas izraisījis negadījumu, nav apdrošināts vai identificēts; ka ir svarīgi, negrozot dalībvalstu piemērotos noteikumus par subsidētu vai nesubsidētu kompensāciju, ko maksā minētā iestāde, un noteikumus, kurus piemēro subrogācijai, nodrošināt, ka negadījumā cietušais varētu tieši vispirms griezties minētajā iestādē", un ka "dalībvalstīm tomēr būtu jādod iespēja piemērot dažus ierobežotus izņēmumus minētās iestādes kompensāciju izmaksāšanā un noteikt, ka kompensācijas par neidentificēta transportlīdzekļa radīto kaitējumu īpašumam var ierobežot vai neizmaksāt, ņemot vērā krāpšanas iespējamību". Šīs pašas direktīvas preambulas astotajā apsvērumā ir piebilsts, ka, "lai mazinātu minēto iestāžu finansiālo slogu, dalībvalstis var paredzēt noteiktus ierobežojumus gadījumiem, kad iestāde izmaksā kompensāciju par kaitējumu īpašumam, ko radījis neapdrošināts transportlīdzeklis vai transportlīdzeklis, kurš ir nozagts vai iegūts vardarbīgi".

8 Otrās direktīvas 1. panta 1. un 4. punktā bija noteikts:

"1. [Pirmās direktīvas] 3. panta 1. punktā minētā apdrošināšana obligāti attiecas gan uz kaitējumu īpašumam, gan uz miesas bojājumiem.

[..]

4. Katra dalībvalsts izveido vai pilnvaro iestādi, kas sniegtu kompensāciju vismaz obligātās apdrošināšanas līmenī par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem negadījumos, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kam nav nokārtota 1. punktā paredzētā apdrošināšana.

Pirmā daļa neskar dalībvalstu tiesības ņemt vērā iestādes maksātas kompensācijas kā papildu vai cita veida kompensācijas un tiesības izstrādāt noteikumus, lai kārtotu atlīdzības prasījumu starp iestādi un personu vai personām, kas atbild par negadījumu, un citiem apdrošinātājiem vai sociālā nodrošinājuma iestādēm, kuras pieprasa atlīdzināt cietušajam par to pašu negadījumu. Tomēr dalībvalstis nevar atļaut iestādei izvirzīt nosacījumu kompensācijas izmaksai, saskaņā ar kuru cietušajai personai jāpierāda, ka atbildīgā persona nespēj vai atsakās maksāt."

9 Otrās direktīvas 1. panta 6. punktā un 2. pantā ir noteikts, ka dalībvalstis atsevišķos gadījumos var noteikt, ka saskaņā ar 1. panta 4. punktu izveidotajai iestādei nav jāmaksā kompensācija, vai paredzēt, ka, izmaksājot kompensāciju, tiek piemēroti atsevišķi ierobežojumi.

10 Otrās direktīvas 1. panta 7. punkta ir paredzēts, ka "katra dalībvalsts piemēro savus normatīvos un administratīvos aktus attiecībā uz iestādes maksātu kompensāciju, neskarot nevienu citu praksi, kas ir labvēlīgāka cietušajam".

Ungārijas tiesības

11 Saskaņā ar valdības Dekrēta Nr. 190/2004 par transportlīdzekļu turētāju civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (*Korm. Rendelet a gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításról*; turpmāk tekstā – "valdības Dekrēts Nr. 190/2004") 14. un 15. panta noteikumiem, kas bija spēkā tad, kad norisinājās pamattiesvedībā aplūkotie fakti, *Kártalanítási Számlát Kezelő MABISZ GKI* (Ungārijas Apdrošinātāju federācijas kompensāciju konts), lai cietušajam izmaksātu atlīdzību, aizstāj kaitējuma nodarītāju tikai tad, ja datumā, kurā ir noticis negadījums, viņam nebija obligātās civiltiesiskās

atbildības apdrošināšanas, ja transportlīdzekļa turētājs, kas ir radījis kaitējumu, nav zināms vai ja kaitējums ir nodarīts ar transportlīdzekli, kas nav ticis izmantots ceļu satiksmē vai kas no tās ir ticis izņemts.

12 Valdības Dekrēts Nr. 190/2004 tika atcelts ar 2009. gada Likuma Nr. LXII par transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligāto apdrošināšanu (*2009. évi LXII törnévy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról*) 67. pantu.

13 Ar minēto likumu, kas stājās spēkā 2010. gada 1. janvārī, tika izveidots jauns kompensācijas fonds un tā 29. panta 3. punktā tika paredzēts, ka no kompensācijas fonda "sedz parādu, kura samaksa cietušajam, kam ir nodarīti zaudējumi, ir jāsaņem no apdrošinātāja, pret kuru ir uzsākts maksātnespējas process, ņemot vērā noteikumus, kas ir paredzēti apdrošināšanas polisē vai likumā, lai īstenotu tiesības uz kompensāciju".

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

14 *MAV Általános Biztosító Egyesület* (turpmāk tekstā – "*MAV*") ir apdrošināšanas sabiedrība, kas ir izveidota kā bezpeļņas organizācija, kura piedāvāja saviem biedriem produktus par zemu cenu ar tādu īpatnību, ka šajā sabiedrībā apdrošinātās personas uzņemas arī saistības kā organizācijas biedri.

15 Laika posmā no 2003. līdz 2008. gadam *Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete* (Finanšu organizāciju uzraudzības iestāde) bija nosūtījusi *MAV* piecpadsmit brīdinājumus, kuros pieprasīja tai izpildīt tiesību normas, kas attiecās uz tās darbību. Tā kā nebija iespējams atjaunot attiecīgās jomas tiesību aktu prasībām atbilstošu darbību, šī uzraudzības iestāde no 2008. gada 15. augusta atsauca savu atļauju, ko tā bija izsniegusi *MAV* tās darbības veikšanai. Pēdējā minētā, kuras īpašums zuda, tika pasludināta par maksātnespējīgu.

16 Prasītāji pamatlietā kā transportlīdzekļu īpašnieki ar *MAV* bija noslēguši līgumus par transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu.

17 Laikā no 2006. gada jūlija līdz 2008. gada jūlijam viņi nodarīja kaitējumus ar saviem transportlīdzekļiem.

18 Savas maksātnespējas dēļ *MAV* nevarēja veikt savus apdrošinātāja pienākumus. Tādējādi prasītājiem pamatlietā pašiem bija jāmaksā kompensācija par savu transportlīdzekļu radītajiem zaudējumiem.

19 Tāpēc viņi vērsās tiesā pret *Magyar Állam* ar prasību par kompensācijas saņemšanu, kas bija balstīta uz to, ka viņiem nodarītais kaitējums bija radies tāpēc, ka bija noteikusi nepareiza Pirmās direktīvas transponēšana.

20 Prasītāji pamatlietā uzsver, ka, lai gan Ungārijas tiesībās kopš 2010. gada 1. janvāra ir paredzēts tādas iestādes pienākums maksāt kompensāciju, kas ir atbildīga par kompensācijas izmaksu par kaitējumu, ko radījis apdrošināts transportlīdzeklis apdrošinātāja maksātnespējas gadījumā, šis noteikums neattiecas uz civiltiesisko atbildību, kas radusies no negadījumiem, kuri notikuši pirms minētā datuma, piemēram, tiem, par kuriem ir noteikta atbildība. Viņi uzskata, ka, neveicot pasākumus, kas vajadzīgi, lai šādos pašos apstākļos nodrošinātu tādas iestādes maksātu kompensāciju, kura uzņemtos izmaksāt kompensāciju gadījumā, kad kaitējums ir radies pirms minētā datuma, *Magyar Állam* ir rīkojies, neievērojot no Savienības tiesībām, it īpaši no Pirmās direktīvas 3. panta, izrietošos pienākumus, kas tādējādi izraisa tā atbildību.

21 Šādos apstākļos *Fővárosi Bíróság*, kļuvusi par *Fővárosi Törvényszék*, nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai brīdī, kad prasītāji izraisīja kaitējumu, *Magyar Állam* bija īstenojis [Pirmo direktīvu], it īpaši, ievērojot pienākumus, kas ir noteikti minētās direktīvas 3. pantā, un vai tādējādi ir jāatzīst, ka šai direktīvai ir tieša iedarbība attiecībā uz prasītājiem?

2) Vai saskaņā ar spēkā esošajiem [Savienības] tiesību aktiem indivīds, kura tiesības ir pārkāptas, jo valsts nav īstenojusi [Pirmo direktīvu], var valstij, kura nav izpildījusi savu pienākumu, pieprasīt izpildīt šīs direktīvas noteikumus, attiecībā pret minēto valsti tieši atsaucoties uz [Savienības] tiesību aktiem, lai saņemtu garantijas, kuras tai būtu vajadzējis viņam nodrošināt, pamatojoties uz šiem noteikumiem?

3) Vai saskaņā ar spēkā esošajiem [Savienības] tiesību aktiem indivīds, kura tiesības ir pārkāptas, jo nav tikusi īstenota [Pirmā direktīva], var pieprasīt atlīdzību par nodarītajiem zaudējumiem valstij, pamatojoties uz šo [direktīvas] neizpildi?

4) Ja atbilde uz iepriekšējo jautājumu ir apstiprinoša, vai *Magyar Állam* ir pienākums atlīdzināt nodarītos zaudējumus gan prasītājiem, gan personām, kurām nodarīti zaudējumi prasītāju izraisītajos ceļu satiksmes negadījumos? [..]

5) Vai no dalībvalsts ir jāpieprasa atbildība, ja kaitējums izriet no kļūdas normatīvo aktu izstrādē?

6) Vai valdības Dekrēts Nr. 190/2004 [..], kas bija spēkā līdz 2010. gada 1. janvārim [..], atbilst [Pirmās direktīvas] noteikumiem, vai arī Ungārija nav Ungārijas tiesībās transponējusi pienākumus, kas tai ir paredzēti šajā direktīvā?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmā jautājuma pirmo daļu un sesto jautājumu

22 Ar šiem jautājumiem iesniedzējtiesa būtībā vēlas uzzināt, vai Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pienākumos, kas dalībvalstīm ir paredzēti minētajā punktā, ietilpst arī pienākums izveidot iestādi, kas nodrošina kompensācijas izmaksu personām, kurām ceļu satiksmes negadījuma dēļ ir nodarīts kaitējums, gadījumā, kad personas, kas ir atbildīgas par kaitējumu, līgumu par transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu faktiski ir noslēgušas, bet apdrošinātājs ir kļuvis maksātnespējīgs.

23 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi (it īpaši skat. 2012. gada 22. novembra spriedumu lietā C-219/11 *Brain Products*, 13. punkts un tajā minētā judikatūra).

24 Attiecībā uz minēto ir jāsecina, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts ir ļoti vispārīgi formulēts, ciktāl tajā ir noteikts, ka katra dalībvalsts veic "visus vajadzīgos pasākumus, lai [..] civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta". Kā to norāda ģenerāladvokāts savu secinājumu 26. punktā, no minētā noteikuma izriet, ka dalībvalstīm savā tiesību sistēmā ir jāievieš vispārējs transportlīdzekļu apdrošināšanas pienākums.

25 Ņemot vērā Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkta noteikumu vispārīgumu, uz dalībvalstīm attiecināmā pienākuma apmērs ir jāprecizē, ņemot vērā šī noteikuma kontekstu un mērķus.

26 Saistībā ar minēto ir jānorāda, ka Pirmā direktīva ir daļa no direktīvu virknes, kas pakāpeniski precizēja dalībvalstu pienākumus attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu. Pirmās un Otrās direktīvas preambulas apsvērumos ir norādīts, ka ar tām, pirmkārt, tiecas nodrošināt transportlīdzekļu, kas parasti atrodas Eiropas Savienības teritorijā, kā arī tajos esošu personu brīvu pārvietošanos un, otrkārt, garantēt līdzvērtīgu attieksmi pret personām, kuras cietušas transportlīdzekļu ceļu satiksmes negadījumos, neatkarīgi no tā, kurā vietā Savienībā negadījums noticis (it īpaši skat. 2012. gada 23. oktobra spriedumu lietā C-300/10 *Marques Almeida*, 26. punkts un tajā minētā judikatūra.

27 No šāda skatpunkta Pirmajā direktīvā, kuru papildina Otrā un vēlākās direktīvas, ir paredzēts dalībvalstu pienākums nodrošināt, lai civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, būtu apdrošināta, un īpaši ir precizēts, uz kādiem kaitējuma veidiem šai apdrošināšanai ir jāattiecas un kurām cietušajām trešajām personām šī apdrošināšana ir jāgarantē (it īpaši skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Marques Almeida*, 27. punkts un tajā minētā judikatūra).

28 Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts, lasot to kopā ar vēlākajām direktīvām, katrai dalībvalstij paredz arī pienākumu nodrošināt, ka, ņemot vērā minētās Pirmās direktīvas 4. pantā paredzētos izņēmumus, ikviens tāda transportlīdzekļa īpašnieks vai turētājs, kas parasti atrodas tās teritorijā, noslēdz līgumu ar apdrošināšanas sabiedrību, lai vismaz Savienības tiesībās paredzētajā apjomā nodrošinātu savu civiltiesisko atbildību attiecībā uz minēto transportlīdzekli.

29 Ņemot vērā nozīmīgumu, ko Savienības likumdevējs piedēvējis cietušo aizsardzībai, tam bija jāpapildina šī tiesību norma, nosakot, ka atbilstoši Otrās direktīvas 1. panta 4. punktam katra dalībvalsts izveido iestādi, kas vismaz Savienības tiesībās paredzētajā apjomā sniegtu kompensāciju par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem negadījumos, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kam nav nokārtota šī paša panta 1. punktā paredzētā apdrošināšana, kurā ir ietverta atsauce uz Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktu. Lai mazinātu minētās iestādes finansiālo slogu, dalībvalstis var noteiktos gadījumos ierobežot maksāto kompensāciju vai noteikt, ka kompensācija nav jāmaksā.

30 Šādas iestādes veikts kompensācijas maksājums ir uzskatāms par pēdējo iespēju, kas ir paredzēta vienīgi gadījumā, kad kaitējumu ir radījis neidentificēts transportlīdzeklis vai transportlīdzeklis, attiecībā uz kuru nav izpildīts Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā minētais apdrošināšanas pienākums (2011. gada 1. decembra spriedums lietā C-442/10 *Churchill Insurance Company* un *Evans*, Krājums, I-12639. lpp., 41. punkts).

31 Attiecībā uz konkrētu apstākļu noteikšanu, kuros var uzskatīt, ka nav izpildīts obligātās apdrošināšanas pienākums minētā noteikuma izpratnē, ir nozīmīgi, kā to norādījis ģenerāladvokāts savu secinājumu 32. punktā, ka Savienības likumdevējs ne tikai paredzēja, ka iestādei ir jāmaksā kompensācija, ja ir radušies zaudējumi, kurus ir izraisījuši transportlīdzekļi, kam nav nokārtota obligātā apdrošināšana, kopumā, bet precizēja, ka tā tam būtu jābūt tikai saistībā ar zaudējumiem, ko ir izraisījis transportlīdzeklis, kuram nav nokārtota Pirmās direktīvas 3. panta 1. punktā paredzētā obligātā apdrošināšana, t.i., transportlīdzeklis, attiecībā uz kuru nav noslēgts apdrošināšanas līgums. Šāds ierobežojums ir izskaidrojams ar to, kā tas jau tika minēts šī sprieduma 28. punktā, ka ar to katrai dalībvalstij paredz pienākumu nodrošināt, ka, ņemot vērā minētās Pirmās direktīvas 4. pantā paredzētos izņēmumus, ikviens tāda transportlīdzekļa īpašnieks vai turētājs, kas parasti atrodas tās teritorijā, noslēdz līgumu ar apdrošināšanas sabiedrību, lai Savienības tiesībās paredzētajā apjomā nodrošinātu savu civiltiesisko atbildību attiecībā uz minēto transportlīdzekli. Ņemot vērā minēto, fakts, ka zaudējumus radīja neapdrošināts transportlīdzeklis, ir kļūda sistēmā, kas bija jāizveido konkrētajai dalībvalstij, kas pamato to, ka kompensāciju maksā valsts iestāde, kurai ir pienākums izmaksāt kompensāciju.

32 No iepriekš minētā izriet, ka, pretēji prasītāju pamatlietā apgalvotajam, tādas valsts iestādes veikta kompensācijas maksāšana, kas paredzēta Pirmajā un Otrajā direktīvā, nevar tikt uzskatīta par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu nodrošināšanas sistēmas ieviešanu, bet gan ka tā ir paredzēta, lai radītu sekas tikai īpašos skaidri noteiktos apstākļos.

33 Pieņēmums par apdrošinātāja maksātnespēju nav apstiprinājies konkrētajos apstākļos. Tādējādi šāda pieņēmuma gadījumā viņš bija izpildījis apdrošināšanas pienākumu.

34 Katrā ziņā, kā tas izriet no Otrās direktīvas 1. panta 7. punkta, dalībvalstīm ir iespēja attiecībā uz nosacījumiem par valsts kompensāciju fondiem, kas paredzēti kompensāciju maksāšanai, pieņemt cietušajiem labvēlīgākus nosacījumus, nekā direktīvās paredzētie attiecībā civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu. Saistībā ar minēto ir jānorāda, ka saskaņā ar Ungārijas valdības sniegto informāciju pasākumi, kas bija paredzēti, lai atrisinātu situāciju, ko radīja *MAV* maksātnespēja, Tiesā izskatītās tiesvedības laikā tika izstrādāti atbildīgajās Ungārijas iestādēs.

35 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmā jautājuma pirmo daļu un uz sesto jautājumu ir jāatbild, ka Pirmās direktīvas 3. panta 1. punkts, lasot to kopā ar Otrās direktīvas 1. panta 4. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka starp pienākumiem, kas dalībvalstīm ir paredzēti minētajā punktā, nav ietverts pienākums izveidot iestādi, kas nodrošina kompensācijas izmaksu personām, kurām ceļu satiksmes negadījuma dēļ ir radīti zaudējumi, gadījumā, kad personas, kas ir atbildīgas par zaudējumiem, līgumu par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu faktiski ir noslēgušas, bet apdrošinātājs ir kļuvis maksātnespējīgs.

Par pirmā jautājuma otro daļu un par otro līdz piekto jautājumu

36 Ar minētajiem jautājumiem iesniedzējtiesa vēlas uzzināt, pirmkārt, vai Pirmās direktīvas 3. pantam ir tiešā iedarbība un, otrkārt, kādos apstākļos indivīdi var Ungārijai prasīt atbildību par kaitējumu, kas viņiem radies nepareizas Pirmās direktīvas transponēšanas dēļ.

37 Ņemot vērā izklāstīto Pirmās direktīvas interpretāciju, atbildot uz pirmā jautājuma pirmo daļu un sesto jautājumu, ir jāsecina, ka attiecīgā dalībvalsts nav pārkāpusi Savienības tiesības.

38 Šādos apstākļos nav jāatbild ne uz pirmā jautājuma otro daļu, ne arī uz otro līdz piekto jautājumu.

Par tiesāšanās izdevumiem

39 Attiecībā uz pamatlietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

3. panta 1. punkts Padomes 1972. gada 24. aprīļa Direktīvā 72/166/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija Direktīvu 2005/14/EK, lasot to kopā ar 1. panta 4. punktu Padomes 1983. gada 30. decembra Otrajā direktīvā 84/5/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, kas grozīta ar Direktīvu 2005/14, ir jāinterpretē tādējādi, ka starp pienākumiem, kas dalībvalstīm ir paredzēti minētajā punktā, nav ietverts

pienākums izveidot iestādi, kas nodrošina kompensācijas izmaksu personām, kurām ceļu satiksmes negadījuma dēļ ir radīti zaudējumi, gadījumā, kad personas, kas ir atbildīgas par zaudējumiem, līgumu par mehānisko transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu faktiski ir noslēgušas, bet apdrošinātājs ir kļuvis maksātnespējīgs.

[Paraksti]