



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

11 juli 2013*

„Deelneming aan verkeer van motorrijtuigen — Verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid — Richtlijn 72/166/EEG — Artikel 3, lid 1 — Richtlijn 84/5/EEG — Artikel 1, lid 4, eerste alinea — Insolventie van verzekeraar — Geen vergoeding door schadevergoedingsorgaan”

In zaak C-409/11,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Fővárosi Bíróság (Hongarije) bij beslissing van 12 juli 2011, ingekomen bij het Hof op 1 augustus 2011, in de procedure

Gábor Csonka,

Tibor Isztli,

Dávid Juhász,

János Kiss,

Csaba Szontágh

tegen

Magyar Állam,

wijst

HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: A. Tizzano, kamerpresident, E. Levits, J.-J. Kasel, M. Safjan en M. Berger (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: P. Mengozzi,

griffier: C. Strömholm, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 26 september 2012,

gelet op de opmerkingen van:

— de Hongaarse regering, vertegenwoordigd door M. Z. Fehér, K. Veres en K. Szíjjártó als gemachtigden,

* Procestaal: Hongaars.

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door B. Simon, K.-P. Wojcik en K. Talabér-Ritz als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 24 oktober 2012,

het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PB L 103, blz. 1), zoals gewijzigd bij richtlijn 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 (PB L 149, blz. 14; hierna: „Eerste richtlijn”).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen, enerzijds, G. Csonka, T. Isztli, D. Juhász, J. Kiss en C. Szontágh en, anderzijds, de Magyar Állam (Hongaarse Staat) over de vermeende aansprakelijkheid van de Magyar Állam wegens de onjuiste omzetting van deze richtlijn in Hongaars recht.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

- 3 De Unieregeling inzake verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, is gecodificeerd bij richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PB L 263, blz. 11). Deze richtlijn was evenwel niet van kracht ten tijde van de feiten in het hoofdgeding, waarop de vóór deze codificatie geldende richtlijnen dus van toepassing zijn, met name de Eerste richtlijn en de Tweede richtlijn (84/5/EEG) van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PB 1984, L 8, blz. 17), zoals gewijzigd bij richtlijn 2005/14 (hierna: „Tweede richtlijn”).

Eerste richtlijn

- 4 Blijkens de tweede en de derde overweging van de considerans van de Eerste richtlijn is deze vastgesteld op grond van de overweging dat de controles aan de grens op de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, die de bescherming van de belangen van eventuele slachtoffers van een door deze motorrijtuigen veroorzaakt ongeval ten doel hadden, een uitvloeisel van de verschillen in de nationale voorschriften op dit gebied waren en dat „deze verschillen het vrije verkeer van motorrijtuigen en personen binnen de Gemeenschap [belemmerden]” en derhalve „van rechtstreekse invloed [waren] op de instelling en de werking van de gemeenschappelijke markt”. In de vijfde overweging van de considerans van deze richtlijn werd gewezen op de noodzaak dat „maatregelen worden genomen tot verdere liberalisatie van de regeling voor het verkeer van personen en motorrijtuigen in het reizigersverkeer tussen de lidstaten”.

- 5 Daartoe bepaalde artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn het volgende:

„Iedere lidstaat treft, onverminderd de toepassing van artikel 4, de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt. De dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering worden in deze maatregelen vastgesteld.”

- 6 Artikel 4 van die richtlijn bood de lidstaten de mogelijkheid om af te wijken van de bepalingen van artikel 3 ervan ten aanzien van voertuigen die aan bepaalde personen toebehoren, alsook ten aanzien van bepaalde typen voertuigen of voertuigen met een speciale kentekenplaat.

Tweede richtlijn

- 7 In de zesde overweging van de considerans van de Tweede richtlijn luidde het „dat moet worden bepaald dat een orgaan waarborgt dat het slachtoffer schadevergoeding ontvangt ingeval het voertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is verzekerd of niet is geïdentificeerd; dat het van belang is, zonder wijzigingen aan te brengen in de bepalingen die de lidstaten toepassen inzake het al of niet subsidiaire karakter van de tussenkomst van dit orgaan en de regels inzake subrogatie, voor te schrijven dat het slachtoffer van een dergelijk ongeval zich rechtstreeks kan wenden tot dit orgaan als eerste contactpunt” en „dat de lidstaten evenwel de mogelijkheid moet worden gegeven om bepaalde beperkte uitsluitingen toe te passen met betrekking tot de tussenkomst van dit orgaan en te bepalen dat de vergoeding van materiële schade, veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig, gezien het gevaar van bedrog, mag worden beperkt of uitgesloten”. De achtste overweging van de considerans van deze richtlijn voegde daaraan toe dat „de lidstaten, ter verlichting van de financiële lasten van dit orgaan mogen voorzien in de toepassing van bepaalde franchises voor de vergoeding door dit orgaan van materiële schade veroorzaakt door niet-verzekerde of, in voorkomend geval, door diefstal of geweldpleging verkregen voertuigen”.

- 8 Artikel 1, leden 1 en 4, van de Tweede richtlijn bepaalde:

„1. De verzekering bedoeld in artikel 3, lid 1, van [de Eerste richtlijn] dekt zowel materiële schade als lichamelijk letsel.

[...]

4. Elke lidstaat stelt een orgaan in of erkent een orgaan dat tot taak heeft materiële schade en lichamelijk letsel die zijn veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig of een voertuig waarvoor niet aan de in lid 1 bedoelde verzekeringsplicht is voldaan, ten minste binnen de grenzen van de verplichte verzekering te vergoeden.

De eerste alinea doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om aan de vergoeding door dit orgaan al dan niet een subsidiair karakter te geven, noch aan het recht van de lidstaten om het verhaal te regelen tussen dit orgaan en degene of degenen die aansprakelijk is of zijn voor het ongeval en andere verzekeraars of socialezekerheidsorganen die gehouden zijn het slachtoffer ter zake van hetzelfde ongeval te vergoeden. De lidstaten mogen het orgaan evenwel niet toestaan aan de uitkering van de schadevergoeding de voorwaarde te verbinden dat het slachtoffer op enigerlei wijze aantoon dat de aansprakelijke persoon niet kan of niet wil betalen.”

- 9 Op grond van de artikelen 1, lid 6, en 2 van de Tweede richtlijn konden de lidstaten de vergoeding door het overeenkomstig artikel 1, lid 4, van deze richtlijn ingestelde orgaan in bepaalde gevallen uitsluiten of voorzien in de toepassing van bepaalde franchises voor de vergoeding door dit orgaan.

- 10 Artikel 1, lid 7, van de Tweede richtlijn bepaalde dat „[i]edere lidstaat [...] op de vergoeding door het orgaan zijn wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen [toepast], onverminderd elke andere regeling die voor het slachtoffer voordeliger is”.

Hongaars recht

- 11 Volgens de artikelen 14 en 15 van Korm. Rendelet a gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításról (regeringsdecreet 190/2004 betreffende de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid van houders van motorvoertuigen; hierna: „regeringsdecreet 190/2004”), van kracht ten tijde van de feiten in het hoofdgeding, trad het Kártalanítási Számlát Kezelő MABISZ GKI (vergoedingsfonds van het verbond van Hongaarse verzekeringsmaatschappijen) met het oog op de vergoeding van de schade van het slachtoffer alleen in de plaats van de veroorzaker van de schade indien deze ten tijde van het ongeval niet beschikte over een verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid, indien de houder van het voertuig dat de schade had veroorzaakt, niet bekend was of indien de schade was veroorzaakt door een voertuig dat niet tot het verkeer was toegelaten of uit het verkeer was genomen.
- 12 Regeringsdecreet 190/2004 is ingetrokken bij artikel 67 van 2009. évi LXII törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról (wet LXII van 2009 betreffende de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid voor motorrijtuigen).
- 13 Deze wet, die in werking is getreden op 1 januari 2010, stelt een nieuw vergoedingsfonds in en bepaalt in artikel 29, lid 3, dat dit „de vordering dekt welke het slachtoffer van de schade heeft op de verzekeraar waartegen een insolventieprocedure is ingesteld, gelet op de in de verzekeringsovereenkomst of bij wet bepaalde voorwaarden om het recht op schadevergoeding te doen gelden”.

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 14 MAV Általános Biztosító Egyesület (hierna: „MAV”) is een verzekeringsmaatschappij die de vorm heeft van een vereniging zonder winstoogmerk, die haar leden producten tegen een lage prijs aanbood, met de bijzonderheid dat de verzekerden van deze maatschappij als leden van de vereniging eveneens verplichtingen aangingen.
- 15 Tussen 2003 en 2008 heeft de Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (toezichthoudende autoriteit voor financiële instellingen) MAV vijftien aanmaningen gestuurd met het verzoek zich aan de voor haar activiteiten geldende wettelijke regelingen te houden. Aangezien MAV er niet in slaagde haar bedrijf te hervatten overeenkomstig de ter zake geldende wettelijke bepalingen, heeft deze toezichthoudende autoriteit de vergunning waarover MAV beschikte om haar activiteiten uit te oefenen, met ingang van 15 augustus 2008 ingetrokken. MAV, wier vermogen was verdwenen, is insolvent verklaard.
- 16 Verzoekers in het hoofdgeding hadden als houders van motorrijtuigen bij MAV een verzekering afgesloten tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van hun motorrijtuigen aanleiding kon geven.
- 17 In de periode tussen juli 2006 en juli 2008 hebben zij met hun motorrijtuigen schade veroorzaakt.
- 18 Doordat zij insolvent was, heeft MAV haar verplichtingen als verzekeraar niet op zich kunnen nemen. Verzoekers in het hoofdgeding hebben dus zelf de vergoeding van de door hun motorrijtuigen veroorzaakte schade moeten betalen.

- 19 Zij hebben dan een beroep tot schadevergoeding tegen de Magyar Állam ingesteld, op basis van de schade die zij stellen te hebben geleden door de onjuiste omzetting van de Eerste richtlijn.
- 20 Verzoekers in het hoofdgeding wijzen erop dat het Hongaarse recht, met ingang van 1 januari 2010, weliswaar voorziet in het optreden van een orgaan dat tot taak heeft de vergoeding van de schade veroorzaakt door een verzekerd motorrijtuig in geval van insolventie van de verzekeraar te betalen, maar dat deze maatregel niet van toepassing is op de wettelijke aansprakelijkheid die voortvloeit uit ongevallen die zich vóór deze datum hebben voorgedaan, zoals de ongevallen waarvoor zij aansprakelijk zijn. Zij menen dat de Magyar Állam, door niet de maatregelen te hebben genomen die noodzakelijk zijn om er in dezelfde omstandigheden voor te zorgen dat een vergoedingsorgaan een vergoeding betaalt in geval van vóór die datum ontstane schade, zijn uit het Unierecht en in het bijzonder uit artikel 3 van de Eerste richtlijn voortvloeiende verplichtingen niet is nagekomen, zodat hij aansprakelijk is.
- 21 Daarop heeft de Fővárosi Bíróság, thans de Fővárosi Törvényszék, de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
- „1) Had de Magyar Állam op het tijdstip waarop verzoekers de schade veroorzaakten, [de Eerste richtlijn] uitgevoerd, met name rekening houdend met de verplichtingen die in artikel 3 van deze richtlijn zijn vastgesteld? Kan deze richtlijn derhalve worden geacht rechtstreekse werking te hebben voor verzoekers?
- 2) Kan een particulier die in zijn rechten is geschaad doordat de staat [de Eerste richtlijn] niet heeft uitgevoerd, volgens het geldende [Unie]recht van de in gebreke blijvende lidstaat eisen dat hij aan de bepalingen van deze richtlijn voldoet, door zich tegenover deze lidstaat rechtstreeks op de bepalingen van [Unie]recht te beroepen teneinde de waarborgen te verkrijgen die deze lidstaat op grond daarvan had moeten bieden?
- 3) Kan een particulier die in zijn rechten is geschaad doordat [de Eerste richtlijn] niet is uitgevoerd, volgens het geldende [Unie]recht op grond van deze niet-nakoming eisen dat de staat de schade vergoedt?
- 4) Indien de vorige vragen bevestigend worden beantwoord, is de Magyar Állam dan verplicht tot betaling van schadevergoeding aan verzoekers dan wel aan de slachtoffers van de verkeersongevallen die door verzoekers zijn veroorzaakt? [...]
- 5) Kan de staat aansprakelijk worden gesteld indien de schade voortvloeit uit gebrekkige regelgeving?
- 6) Is regeringsdecreet 190/2004 [...] dat tot 1 januari 2010 van kracht was [...] in overeenstemming met de bepalingen van [de Eerste richtlijn], of heeft Hongarije nagelaten om de krachtens deze richtlijn op haar rustende verplichtingen in Hongaars recht om te zetten?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste onderdeel van de eerste vraag, en de zesde vraag

- 22 Met deze vragen wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat tot de verplichtingen die de lidstaten krachtens deze bepaling hebben, ook de verplichting behoort om een orgaan in te stellen dat de schadeloosstelling van slachtoffers van verkeersongevallen waarborgt wanneer de voor de schade verantwoordelijke personen

weliswaar een verzekering hadden afgesloten tegen hun wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kon geven, maar de verzekeraar insolvent is geworden.

- 23 Volgens vaste rechtspraak van het Hof moet voor de uitlegging van een Unierechtelijke bepaling niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en de doelstellingen die de regeling waarvan zij deel uitmaakt, nastreeft (zie met name arrest van 22 november 2012, *Brain Products*, C-219/11, punt 13 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 24 Dienaangaande zij vastgesteld dat artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn in zeer algemene bewoordingen is geformuleerd, aangezien daarbij wordt vereist dat iedere lidstaat „de nodige maatregelen [treft] opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt”. Zoals de advocaat-generaal in punt 26 van zijn conclusie heeft opgemerkt, blijkt uit deze bepaling dat de lidstaten ertoe zijn gehouden om in hun nationale rechtsorde een algemene verplichting tot het verzekeren van motorrijtuigen op te nemen.
- 25 Aangezien artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn in algemene bewoordingen is geformuleerd, moet de reikwijdte van de verplichting die bijgevolg op de lidstaten rust, worden gepreciseerd rekening houdend met de context en de doelstellingen van deze bepaling.
- 26 Dienaangaande zij opgemerkt dat de Eerste richtlijn behoort tot een reeks richtlijnen waarin geleidelijk aan is gespecificeerd welke verplichtingen de lidstaten hebben inzake wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven. Uit de overwegingen van de considerans van de Eerste en de Tweede richtlijn blijkt dat deze, ten eerste, het vrije verkeer beogen te waarborgen, zowel van de gewoonlijk op het grondgebied van de Europese Unie gestalde voertuigen als van de inzittenden, en, ten tweede, dienen te verzekeren dat de slachtoffers van de door deze voertuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan (zie met name arrest van 23 oktober 2012, *Marques Almeida*, C-300/10, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 27 Met dat doel verplicht de Eerste richtlijn, zoals aangevuld bij de Tweede en de latere richtlijnen, de lidstaten ervoor te zorgen dat de wettelijke aansprakelijkheid die voortvloeit uit de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen die gewoonlijk op hun grondgebied zijn gestald, door een verzekering wordt gedekt, en preciseert zij met name welke soorten schade en welke derden die het slachtoffer van een ongeval zijn geworden, door deze verzekering moeten worden gedekt (zie met name arrest *Marques Almeida*, reeds aangehaald, punt 27 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 28 Krachtens artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn, gelezen in het licht van de latere richtlijnen, is elke lidstaat dus verplicht er onverminderd de in artikel 4 van de Eerste richtlijn genoemde afwijkingen voor te zorgen dat iedere eigenaar of houder van een voertuig dat gewoonlijk op zijn grondgebied is gestald, een overeenkomst sluit met een verzekeringsmaatschappij, zodat diens wettelijke aansprakelijkheid waartoe dat voertuig aanleiding kan geven, in elk geval binnen de grenzen van het Unierecht is gedekt.
- 29 Het belang dat de Uniewetgever hecht aan de bescherming van de slachtoffers heeft hem ertoe gebracht deze regels aan te vullen en de lidstaten overeenkomstig artikel 1, lid 4, van de Tweede richtlijn te verplichten om een orgaan in te stellen dat tot taak heeft materiële schade en lichamelijk letsel die zijn veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig of een voertuig waarvoor niet is voldaan aan de verzekeringsplicht van lid 1 van dit artikel, dat verwijst naar artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn, in elk geval binnen de grenzen van het Unierecht te vergoeden. Ter verlichting van de financiële lasten van dit orgaan, mochten de lidstaten de vergoeding door dit orgaan in bepaalde gevallen uitsluiten of een franchise vaststellen.

- 30 De vergoeding door een dergelijk orgaan is dus opgevat als een allerlaatste middel, uitsluitend voor het geval de schade is veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig of door een voertuig waarvoor niet aan de in artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn bedoelde verzekeringsplicht is voldaan (arrest van 1 december 2011, Churchill Insurance Company en Evans, C-442/10, Jurispr. blz. I-12639, punt 41).
- 31 Met betrekking tot de vaststelling van de omstandigheden waarin kan worden geoordeeld dat niet is voldaan aan de verzekeringsplicht in de zin van die bepaling, is het, zoals de advocaat-generaal in punt 32 van zijn conclusie heeft opgemerkt, van belang dat de Uniewetgever zich niet heeft beperkt tot de bepaling dat het orgaan een vergoeding dient te betalen voor schade veroorzaakt door een voertuig waarvoor in het algemeen niet aan de verzekeringsplicht is voldaan, maar heeft gepreciseerd dat dit alleen het geval dient te zijn voor schade veroorzaakt door een voertuig waarvoor niet aan de in artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn bedoelde verzekeringsplicht is voldaan, dit wil zeggen een voertuig waarvoor geen verzekeringsovereenkomst bestaat. Die precisering wordt verklaard doordat krachtens deze bepaling, zoals in punt 28 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, elke lidstaat verplicht is er onverminderd de in artikel 4 van deze richtlijn genoemde afwijkingen voor te zorgen dat iedere eigenaar of houder van een voertuig dat gewoonlijk op zijn grondgebied is gestald, een overeenkomst sluit met een verzekeringsmaatschappij, zodat diens wettelijke aansprakelijkheid waartoe dat voertuig aanleiding kan geven, binnen de grenzen van het Unierecht is gedekt. Vanuit dat oogpunt vormt het enkele feit dat schade is veroorzaakt door een niet-verzekerd voertuig, een tekortkoming ten aanzien van de regeling die de lidstaat moest instellen, hetgeen de vergoeding door een nationaal vergoedingsorgaan rechtvaardigt.
- 32 Uit het voorgaande vloeit voort dat, anders dan de verzoekers in het hoofdgeding stellen, de vergoeding door een dergelijk nationaal orgaan als bedoeld in de Eerste en de Tweede richtlijn, niet kan worden beschouwd als de toepassing van een regeling ter waarborging van de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, maar alleen in duidelijk omschreven specifieke gevallen kan gelden.
- 33 Insolventie van de verzekeraar behoort niet tot die gevallen. In een dergelijk geval is immers voldaan aan de verzekeringsplicht.
- 34 Zoals blijkt uit artikel 1, lid 7, van de Tweede richtlijn, kunnen de lidstaten wat de voorwaarden voor vergoeding door het nationale vergoedingsfonds betreft evenwel maatregelen vaststellen die voor het slachtoffer gunstiger zijn dan de maatregelen die zijn vervat in de richtlijnen inzake verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven. Dienaangaande zij opgemerkt dat volgens de door de Hongaarse regering overgelegde informatie, de bevoegde Hongaarse instanties gedurende de procedure voor het Hof maatregelen hebben voorbereid om de situatie te verhelpen die is ontstaan door de insolventie van MAV.
- 35 Gelet op een en ander moet op het eerste onderdeel van de eerste vraag en op de zesde vraag worden geantwoord dat artikel 3, lid 1, van de Eerste richtlijn, gelezen in het licht van artikel 1, lid 4, van de Tweede richtlijn, aldus moet worden uitgelegd dat tot de verplichtingen die de lidstaten krachtens deze bepaling hebben, niet de verplichting behoort om een orgaan in te stellen dat de schadeloosstelling van slachtoffers van verkeersongevallen waarborgt wanneer de voor de schade verantwoordelijke personen weliswaar een verzekering hadden afgesloten tegen hun wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kon geven, maar de verzekeraar insolvent is geworden.

Tweede onderdeel van de eerste vraag, en de tweede tot en met de vijfde vraag

- 36 Met deze vragen wenst de verwijzende rechter te vernemen, ten eerste, of aan artikel 3 van de Eerste richtlijn rechtstreekse werking kan worden toegekend en, ten tweede, onder welke voorwaarden particulieren Hongarije aansprakelijk zouden kunnen stellen wegens de schade die zij stellen te hebben geleden door de onjuiste omzetting van de Eerste richtlijn.
- 37 Gelet op de uitlegging van de Eerste richtlijn die in het antwoord op het eerste onderdeel van de eerste vraag en op de zesde vraag is gegeven, blijkt niet dat de betrokken lidstaat het Unierecht heeft geschonden.
- 38 In deze omstandigheden behoeft niet te worden geantwoord op het tweede onderdeel van de eerste vraag en evenmin op de tweede tot en met de vijfde vraag.

Kosten

- 39 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Eerste kamer) verklaart voor recht:

Artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, zoals gewijzigd bij richtlijn 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005, gelezen in het licht van artikel 1, lid 4, van de Tweede richtlijn (84/5/EEG) van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, zoals gewijzigd bij richtlijn 2005/14, moet aldus worden uitgelegd dat tot de verplichtingen die de lidstaten krachtens deze bepaling hebben, niet de verplichting behoort om een orgaan in te stellen dat de schadeloosstelling van slachtoffers van verkeersongevallen waarborgt wanneer de voor de schade verantwoordelijke personen weliswaar een verzekering hadden afgesloten tegen hun wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kon geven, maar de verzekeraar insolvent is geworden.

ondertekeningen