CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
YVES BOT
prezentate la 10 aprilie 2018 [1]

Cauza C-122/17

David Smith
împotriva
Patrick Meade,
Philip Meade,
FBD Insurance plc,
Irlanda,
Attorney General

[cerere de decizie preliminară formulată de Court of appeal (Curtea de apel, Irlanda)]

„Trimitere preliminară – Apropierea legislațiilor – Asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule – A treia directivă 90/232/CEE – Articolul 1 – Răspundere pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto – Asigurare obligatorie – Efectul direct al directivelor – Obligația de a lăsa neaplicată o reglementare națională contrară unei directive – Posibilitatea invocării de către stat a unei directive împotriva unui particular”

1. Prezenta cerere de decizie preliminară privește interpretarea celei de A treia directive 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 [2].

2. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu inițial între domnul David Smith, pe de o parte, și domnii Patrick și Philip Meade, FBD Insurance plc (denumită în continuare „FBD”), Irlanda și Attorney General, pe de altă parte, în legătură cu repararea prejudiciului suferit de domnul Smith ca urmare a unui accident de circulație în care a fost implicat un vehicul condus de domnul Patrick Meade și deținut de domnul Philip Meade.

3. În Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), Curtea a statuat că articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri [3]. Curtea a statuat de asemenea că articolul 1 din A treia directivă îndeplinește toate condițiile necesare pentru a produce efect direct și conferă, în consecință, drepturi pe care particularii le pot invoca în mod direct înaintea instanțelor naționale [4].

1 Limba originală: franceza.

2 JO 1990, L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240, denumită în continuare „A treia directivă”.

3 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, punctul 36).

4 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, punctul 44).

4. Curtea este chemată să clarifice consecințele Hotărârii din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), în contextul următor: deși părțile din litigiul inițial au fost domnul Smith, pe de o parte, și domnii Meade, pe de altă parte, cărora li s-au adăugat, în calitate de pârâți, FBD, Irlanda și Attorney General, părțile din etapa procedurală în cursul căreia a fost adresată prezenta întrebare preliminară sunt FBD, care este subrogată în drepturile domnului Smith, pe de o parte, și statul irlandez, pe de altă parte. În acest context, cel din urmă consideră, ca motiv invocat în apărare, că A treia directivă este de natură să oblige asigurătorul la repararea prejudiciului suferit de domnul Smith. Se ridică astfel problema de ordin general, care desigur nu este nouă, dar care se manifestă într-o configurație procedurală specifică, dacă o directivă poate avea drept efect să creeze obligații în sarcina unui particular, într-o situație în care statul a transpus incorect directiva menționată.

5. În prezentele concluzii, vom arăta mai întâi motivele pentru care considerăm că, în cadrul unui litigiu între, pe de o parte, o societate de asigurări care este subrogată în drepturile victimei căreia i-a acordat o despăgubire și, pe de altă parte, statul, instanța națională este obligată să lase neaplicate dispozițiile din legislația sa națională potrivit cărora asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri, a căror neconformitate cu articolu1 1 din A treia directivă rezultă din Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

6. Vom explica apoi de ce considerăm că o astfel de înlăturare a dispozițiilor de drept intern contrare articolului 1 din A treia directivă nu poate avea drept consecință obligarea asigurătorului, care s-a conformat acestor dispoziții, la despăgubirea victimei pentru prejudiciul care nu este acoperit de polița de asigurare aprobată.

I. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

7. 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 [5] a abrogat 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 [6], precum și A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule [7] și A treia directivă. Cu toate acestea, având în vedere data faptelor aferente cauzei principale, este necesar să fie luate în considerare directivele abrogate.

8. Potrivit articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă:

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

5 JO 2009, L 263, p. 11.

6 JO 1972, L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10, denumită în continuare „Prima directivă”.

7 JO 1984, L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104, denumită în continuare „A doua directivă”.

9. Articolul 1 alineatul (1) din A doua directivă prevedea:

„Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] acoperă obligatoriu pagubele materiale și vătămarea corporală.”

10. Articolul 2 alineatul (1) primul paragraf din această directivă prevedea:

„Fiecare stat membru adoptă măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare, eliberată în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă], care exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

– […]

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

să fie considerată, în sensul articolului 3 alineatul (1) din [Prima directivă], fără efect […]”

11. Articolul 1 primul paragraf din A treia directivă prevedea:

„[…] [A]sigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul.”

B. Dreptul irlandez

12. Articolul 56 alineatul (1) din Road Traffic Act 1961 (Legea din 1961 privind circulația rutieră), în versiunea în vigoare la data faptelor din litigiul principal (denumită în continuare „Legea din 1961”), prevedea că un automobilist nu poate conduce un vehicul cu propulsie mecanică pe un drum public în lipsa unei polițe de asigurare aprobate aflate în curs de valabilitate care să acopere utilizarea neglijentă a vehiculului care generează răspunderea pentru plata de despăgubiri oricărei persoane, mai puțin persoanei exceptate.

13. Articolul 56 alineatul (3) din Legea din 1961 preciza că utilizarea unui vehicul cu încălcarea interdicției prevăzute la articolul 56 alineatul (1) constituie o infracțiune.

14. În conformitate cu articolul 65 alineatul (1) litera (a) din legea menționată, o „persoană exceptată”, în sensul articolului 56 alineatul (1) din aceeași lege, însemna:

„Orice persoană care solicită despăgubiri pentru vătămarea corporală suferită când era în sau pe un vehicul cu propulsie mecanică (sau un vehicul tractat de un astfel de vehicul) la care se referă documentul relevant, altul decât un vehicul cu propulsie mecanică, un vehicul remorcat sau vehicule care formează un ansamblu de vehicule, dintr-o clasă desemnată în vederea aplicării prezentului alineat prin reglementări adoptate de ministru, în măsura în care respectivele reglementări nu prevăd o asigurare obligatorie de răspundere civilă care să acopere pasagerii pentru:

(i) orice parte a unui vehicul cu propulsie mecanică, altul decât un vehicul mare destinat serviciului public, cu excepția cazului în care această parte a vehiculului este concepută și construită cu scaune pentru pasageri, sau

(ii) un pasager așezat într-o rulotă atașată la un vehicul cu propulsie mecanică în timp ce acest ansamblu de vehicule se află în mișcare într-un loc public.”

15. Articolul 6 alineatul (1) litera (a) din Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations, 1962 (Regulamentul ministerial din 1962 privind asigurarea obligatorie în materie de circulație rutieră), în versiunea în vigoare la data faptelor din litigiul principal (denumit în continuare „Regulamentul ministerial din 1962”), prevedea:

„Următoarele vehicule sunt desemnate în vederea aplicării [articolului 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961]:

(a) toate vehiculele, altele decât motocicletele, concepute și construite cu scaune pentru pasageri.”

II. Situația de fapt din litigiul principal și întrebarea preliminară

16. La 19 iunie 1999, domnul Smith a suferit vătămări corporale foarte grave atunci când camioneta cu care călătorea ca pasager în partea din spate a intrat în coliziune cu un vehicul care circula de asemenea pe un drum public, în apropiere de Tullyallen (Irlanda). La momentul accidentului, această camionetă era condusă de domnul Patrick Meade și era proprietatea domnului Philip Meade. Camioneta nu avea scaune fixe pentru pasagerii care călătoreau în partea din spate a acestui vehicul.

17. Polița de asigurare auto încheiată de domnul Philip Meade cu FBD era valabilă la momentul accidentului și era aprobată în conformitate cu legislația irlandeză aplicabilă. Această poliță conținea o clauză de excludere cu privire la pasagerii care călătoresc în spatele camionetei, care prevedea că garanția „pasageri” acoperea doar situația pasagerului așezat pe un scaun fix în partea din față a vehiculului.

18. Domnul Smith l-a chemat în judecată pe domnul Meade pentru conduită neglijentă și culpabilă.

19. După notificarea cererii de despăgubire formulate de domnul Smith, FBD, prin scrisoarea din 13 august 2001, a refuzat să îi plătească domnului Philip Meade o despăgubire pentru vătămările corporale suferite de domnul Smith. Această societate de asigurări a invocat clauza de excludere care figura în polița de asigurare și a susținut că vătămările corporale provocate persoanelor care sunt transportate ca pasageri într-o parte a unui vehicul care nu este nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri nu sunt acoperite de această poliță.

20. La 19 aprilie 2007, Curtea a pronunțat Hotărârea Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), prin care a hotărât în esență, cu privire la legislația irlandeză în discuție în litigiul principal, că articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri și că această dispoziție îndeplinește toate condițiile necesare pentru a produce efect direct și conferă, în consecință, drepturi pe care particularii le pot invoca în mod direct în fața instanțelor naționale. Cu toate acestea, Curtea a considerat că este de competența instanței naționale să verifice dacă dispoziția menționată poate fi invocată împotriva unui organism precum cel în discuție în cauza în care s-a pronunțat această hotărâre.

21. Sesizată în primă instanță cu litigiul dintre, pe de o parte, domnul Smith și, pe de altă parte, domnii Meade, FBD, Irlanda și Attorney General, High Court (Înalta Curte, Irlanda) a decis, printr-o hotărâre din 5 februarie 2009, că era posibil ca articolul 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961 și articolul 6 din Regulamentul ministerial din 1962 să fie interpretate în conformitate cu A treia directivă.

22. La 10 februarie 2009, High Court (Înalta Curte) a consfințit o tranzacție încheiată între FBD și domnul Smith în urma hotărârii din 5 februarie 2009. În conformitate cu această tranzacție, FBD a plătit domnului Smith, pentru domnul Philip Meade, suma de 3 milioane de euro. Domnul Smith a fost ulterior plasat sub tutelă judiciară. În urma acestei plăți, FBD se subrogă în drepturile domnului Smith.

23. Procedura îndreptată, pe de o parte, împotriva domnilor Meade și, pe de altă parte, împotriva Irlandei și a Attorney General a fost amânată.

24. FBD a declarat apel împotriva deciziei High Court (Înalta Curte) la instanța de trimitere, Court of Appeal (Curtea de Apel, Irlanda), argumentând că această primă instanță a aplicat în mod eronat jurisprudența care rezultă din Hotărârea din 13 noiembrie 1990, Marleasing (C-106/89, EU:C:1990:395), întrucât a interpretat dreptul național *contra legem*, iar această hotărâre conferă celei de A treia directive o formă de efect direct orizontal retroactiv împotriva sa, deoarece este o societate de asigurări privată. Aceasta din urmă a precizat de asemenea că, în cazul în care apelul ar fi admis, ar încerca să recupereze de la stat suma plătită domnului Smith.

25. Court of Appeal (Curtea de Apel) arată că, la data faptelor din litigiul principal, persoanele care călătoreau în camionete care nu erau echipate cu scaune fixe erau „persoane exceptate” în scopul aplicării atât a articolului 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961, cu modificările ulterioare, cât și a Regulamentului ministerial din 1962 și că nu exista nicio obligație legală de a le asigura în dreptul irlandez. Această instanță precizează, în plus, că automobiliștii care dețineau o poliță de asigurare aprobată nu comiteau o infracțiune atunci când conduceau un vehicul fără ca persoanele care călătoreau fără scaune fixe să fie acoperite. În sfârșit, instanța de trimitere arată că articolul 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961 era redactat astfel încât, chiar dacă ministrul responsabil ar fi dorit să adopte un regulament prin care să extindă asigurarea obligatorie la persoanele respective, ar fi săvârșit prin aceasta un abuz de putere.

26. Instanța de trimitere observă, pe de altă parte, că problema care se ridică în cadrul apelului cu care a fost sesizată este cea a consecințelor Hotărârii din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229). Instanța precizează, în această privință, că, în cauza în care a fost pronunțată hotărârea menționată, conducătorul auto nu era asigurat, astfel încât obligația de garanție revenea Motor Insurers Bureau of Ireland (denumit în continuare „MIBI”). În schimb, în prezenta cauză, FBD este un organism privat care nu poate fi asimilat cu o instituție publică. În plus, spre deosebire de cauza în care a fost pronunțată Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), proprietarul vehiculului, domnul Philip Meade, era asigurat, deși termenii poliței de asigurare excludeau în mod expres aplicarea garanției în cazul unor pasageri precum domnul Smith, care călătoresc altfel decât pe un scaun fix în partea din spate a vehiculului.

27. Instanța de trimitere pornește de la premisa că reglementarea națională în cauză nu poate fi interpretată conform articolului 1 primul paragraf din A treia directivă.

28. Astfel, Court of Appeal (Curtea de Apel) a hotărât – contrar concluziei High Court (Înalta Curte) – că cele două dispoziții naționale în cauză sunt în sine „foarte clare și fără nicio ambiguitate” și că cele două dispoziții „exclud în mod expres cazuri precum cel în speță, în care pasagerul călătorea într-o parte a unui vehicul cu propulsie mecanică care nu avea prevăzute scaune fixe” [8]. Întrucât, potrivit Court of Appeal (Curtea de Apel), este vorba despre o alegere de politică legislativă, această instanță nu a fost de acord cu High Court (Înalta Curte) în privința acestei probleme de interpretare

8 A se vedea decizia de trimitere (punctul 32).

și a susținut că „nu [era] posibil ca aceste dispoziții să fie interpretate într-un mod compatibil cu cerințele prevăzute de A treia directivă, deoarece a proceda diferit ar însemna să se adopte o interpretare *contra legem* și care ar fi contrară modului de redactare efectiv al celor două dispoziții” [9].

29. Instanța de trimitere ridică, așadar, problema modului în care ar trebui să procedeze o instanță națională într-o cauză în care sunt implicate părți private atunci când legislația națională aplicabilă este vădit contrară dispozițiilor unei directive și atunci când este imposibil ca această legislație să fie interpretată într-un mod conform cu aceste dispoziții.

30. Court of Appeal (Curtea de Apel) consideră, în această privință, că rezultă din Hotărârea din 19 aprilie 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), că, în cazul în care o interpretare conformă nu este posibilă, instanța națională trebuie, în măsura posibilului, să lase neaplicat dreptul național, chiar și în litigii între particulari.

31. Court of Appeal (Curtea de Apel) conchide că articolul 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961 și articolul 6 din Regulamentul ministerial din 1962 trebuie să fie lăsate neaplicate, în măsura în care dispozițiile respective conțin o excludere de la acoperirea asigurării cu privire la pasagerii care nu călătoresc pe scaune fixe.

32. În această privință, Court of Appeal (Curtea de Apel) consideră că, dacă expresia „concepute și construite cu scaune pentru pasageri” prevăzută la articolul 6 din Regulamentul ministerial din 1962 ar fi lăsată neaplicată, atunci toate vehiculele, altele decât motocicletele, ar fi desemnate în vederea aplicării articolului 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961, ceea ce ar da naștere unei obligații legale de încheiere a asigurării pentru toate vehiculele. În ceea ce privește această din urmă dispoziție, textul care ar trebui lăsat neaplicat ar fi articolul 65 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din această lege.

33. Neaplicarea acestor texte ar avea efect retroactiv. Ar rezulta că polița de asigurare în discuție în litigiul principal nu ar mai trebui considerată ca fiind o „poliță aprobată”, în sensul articolului 62 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961. Potrivit instanței de trimitere, conducătorul auto și proprietarul vehiculului în discuție în acțiunea principală ar fi comis în aceste condiții, în teorie, o infracțiune, primul pentru că a condus vehiculul respectiv pe un drum public fără o poliță de asigurare aprobată și cel de al doilea pentru că a permis conducerea respectivului vehicul în acest mod.

34. Court of Appeal (Curtea de Apel) consideră, cu toate acestea, că, în cazul în care clauza de excludere referitoare la pasagerii care nu călătoresc pe un scaun fix ar fi ea însăși înlăturată din polița de asigurare în discuție în litigiul principal pentru motivul că este incompatibilă cu dreptul Uniunii, această poliță ar redobândi în mod automat statutul de poliță aprobată, în sensul articolului 62 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961, iar problema răspunderii penale a domnilor Meade ar dispărea.

35. Potrivit acestei instanțe, se pune în continuare problema dacă o declarare a inaplicabilității ar putea sau ar trebui să ajungă atât de departe și dacă această declarare nu ar fi în esență o formă de efect direct orizontal al celei de A treia directive în privința asigurătorului privat FBD.

36. În consecință, instanța de trimitere este de părere că prezenta cauză ridică probleme dificile care nu au fost încă soluționate cu privire la măsura în care Directivele privind asigurarea auto pot fi considerate ca producând efecte directe împotriva unei părți pur private, cum este FBD, după înlăturarea necesară a aplicării dispozițiilor relevante ale articolului 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961 și ale articolului 6 din Regulamentul ministerial din 1962, având în vedere Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

9 A se vedea decizia de trimitere (punctul 34).

37. Instanța de trimitere subliniază că, dacă este obligată să lase neaplicată clauza de excludere cuprinsă în polița de asigurare, rezultă că domnul Smith l-ar fi chemat în judecată în mod întemeiat pe domnul Meade și că FBD, la rândul său, ar fi fost obligată să îi despăgubească pe acești pârâți. În schimb, instanța națională arată că, în cazul în care nu este obligată să lase neaplicată clauza de excludere din polița de asigurare, FBD va putea să solicite statului rambursarea celor 3 milioane de euro plătite domnului Smith în considerarea tranzacției prin aplicarea procedurilor legale adecvate, inclusiv, eventual, o acțiune în despăgubire întemeiată pe jurisprudența Francovich și alții [10].

38. În aceste condiții, Court of Appeal (Curtea de Apel) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„În cazul în care:

i) dispozițiile relevante din dreptul național prevăd o excludere de la asigurarea auto obligatorie în ceea ce privește persoanele pentru care nu au fost prevăzute scaune fixe într-un vehicul cu propulsie mecanică,

ii) polița de asigurare relevantă prevede limitarea acoperirii la pasagerii care călătoresc pe scaune fixe, iar această poliță a fost de fapt o poliță de asigurare aprobată în sensul dreptului național la momentul accidentului,

iii) dispozițiile naționale relevante care prevăd o astfel de excludere de la acoperire au fost deja considerate ca fiind contrare dreptului Uniunii într-o decizie anterioară a acestei Curți (Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell, C-356/05, EU:C:2007:229) și, prin urmare, s-a solicitat ca acestea să fie lăsate neaplicate și

iv) modul de redactare a dispozițiilor naționale este de așa natură încât nu permite o interpretare în conformitate cu cerințele dreptului Uniunii,

atunci, în cadrul unui litigiu dintre particulari și o societate de asigurări privată cu privire la un accident auto soldat cu vătămarea gravă, în anul 1999, a unui pasager care nu călătorea pe un scaun fix, atunci când, cu acordul părților, instanța națională a decis ca societatea de asigurări privată și statul să aibă, împreună, calitatea de pârâți, această instanță este, de asemenea, obligată, atunci când decide să lase neaplicate dispozițiile relevante de drept intern, să lase neaplicată și clauza de excludere sau să împiedice în alt fel un asigurător să invoce clauza de excludere cuprinsă în polița de asigurare auto care era în vigoare la momentul respectiv, astfel încât victima vătămată ar fi putut în consecință să solicite despăgubiri direct de la societatea de asigurare în temeiul acelei polițe? Cu titlu subsidiar, un astfel de rezultat ar echivala în esență cu o formă de efect direct orizontal al unei directive în privința unui particular într-un mod interzis de dreptul Uniunii?”

III. Analiza noastră

39. Prin intermediul întrebării preliminare, care trebuie, în opinia noastră, să fie reformulată, pentru a o adapta la configurația și la obiectul litigiului principal, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească, într-o primă etapă, dacă, în cadrul unui litigiu între, pe de o parte, o societate de asigurări subrogată în drepturile unei victime căreia i-a plătit o despăgubire și, pe de altă parte, statul, este obligată să lase neaplicate dispozițiile legislației sale naționale în temeiul cărora asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici proiectată, nici construită cu scaune pentru pasageri, a căror neconformitate cu articolul 1 din A treia directivă rezultă din Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

10 Hotărârea din 19 noiembrie 1991, Francovich și alții (C-6/90 și C-9/90, EU:C:1991:428).

40. Într-o a doua etapă, instanța de trimitere solicită Curții să precizeze dacă o astfel de înlăturare a dispozițiilor din legislația sa națională are drept consecință faptul că aplicarea clauzei de excludere prevăzute în contractul de asigurare în cauză trebuie de asemenea să fie înlăturată, ceea ce ar implica impunerea obligației de a despăgubi victima în sarcina asigurătorului.

41. Pentru a stabili corect cadrul procedural în care a intervenit prezenta trimitere preliminară, este necesar să se precizeze, astfel cum s-a confirmat în ședință, faptul că părțile din litigiul principal, în etapa procedurală în care a fost formulată trimiterea, sunt FBD și statul irlandez. Este vorba, prin urmare, despre un litigiu care are un caracter vertical.

42. Sub acest aspect, prezenta cauză diferă, așadar, de cea în care a fost pronunțată Hotărârea din 19 aprilie 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), la care face referire instanța de trimitere în mai multe rânduri. Adăugăm că această hotărâre se referă la posibilitatea de a invoca excluderea unui principiu general al dreptului Uniunii, în cadrul unui litigiu între particulari, și anume principiul nediscriminării pe motive de vârstă, în timp ce în speță este pusă în discuție determinarea efectelor unei directive. Având în vedere particularitățile unui act de drept derivat al Uniunii precum directiva, care au fost evidențiate în mai multe rânduri de Curte, nu credem, în orice caz, că învățămintele care trebuie desprinse din Hotărârea din 19 aprilie 2016, DI (C-441/14, EU:C:2016:278), pot fi transpuse în mod automat într-o cauză în care s-a ridicat problema efectelor unei directive, privită în mod izolat.

43. În cadrul litigiului vertical principal se ridică în esență problema dacă o directivă poate impune în mod direct o obligație în sarcina unui particular, în speță FBD. Această întrebare se ridică întrucât reprezintă mijlocul de apărare invocat de statul irlandez, pentru a evita obligarea sa la despăgubirea domnului Smith.

44. Cu toate acestea, s-a confirmat în ședință că, în cadrul litigiului aflat pe rolul Court of Appeal (Curtea de Apel) între FBD și statul irlandez, nu a fost întreprinsă nicio acțiune care să vizeze angajarea răspunderii acestui stat pentru vreo încălcare a dreptului Uniunii, pe baza jurisprudenței care rezultă din Hotărârea din 19 noiembrie 1991, Francovich și alții (C-6/90 și C-9/90, EU:C:1991:428). Acest lucru este coroborat cu informațiile furnizate de instanța de trimitere, potrivit cărora, în cursul ședinței desfășurate în fața sa, avocatul FBD a precizat că, în cazul în care acțiunea clientei sale va fi admisă, aceasta va încerca să recupereze de la stat, recurgând la mecanismele legale adecvate, inclusiv, eventual, o acțiune în despăgubire întemeiată pe jurisprudența Francovich și alții [11], suma plătită domnului Smith [12].

45. Din aceste elemente deducem că de răspunsul la întrebarea preliminară adresată de instanța de trimitere va depinde eventuala formulare ulterioară de către FBD a unei acțiuni având ca scop obținerea de la stat a echivalentului sumei plătite de acest asigurător domnului Smith.

46. Astfel, în cadrul acestei strategii contencioase, părțile din litigiul principal urmăresc în prealabil identificarea, fapt reflectat și în întrebarea preliminară adresată Curții de instanța de trimitere, a obligațiilor pe care dreptul Uniunii le impune FBD și, respectiv, statului irlandez într-o situație precum cea în discuție în litigiul principal.

47. Este clar că, în cazul în care Curtea ar hotărî că, în pofida faptului că statul irlandez a transpus eronat articolul 1 din A treia directivă, sarcina despăgubirii domnului Smith revine FBD, acest asigurător ar putea avea tendința să nu continue o acțiune în justiție care ar viza recuperarea din partea statului a sumei plătite domnului Smith fie prin atragerea răspunderii acestui stat în cadrul unei acțiuni în reparație întemeiate pe jurisprudența Francovich și alții [13], fie prin recurgerea, după caz, la alte mecanisme procedurale permise de dreptul irlandez.

11 Hotărârea din 19 noiembrie 1991, Francovich și alții (C-6/90 și C-9/90, EU:C:1991:428).

12 A se vedea decizia de trimitere (punctul 9).

13 Hotărârea din 19 noiembrie 1991, Francovich și alții (C-6/90 și C-9/90, EU:C:1991:428).

48. În cadrul apelului formulat la Court of appeal (Curtea de Apel), FBD este subrogată în drepturile victimei, domnul Smith [14]. Scopul acestei etape procedurale este de a stabili cui îi revine în temeiul dreptului Uniunii, dintre asigurător și stat, obligația de a despăgubi victima. Identificarea debitorului acestei creanțe de despăgubire se realizează prin verificarea temeiniciei raționamentului High Court (Înalta Curte), și anume acela potrivit căruia articolul 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961 și articolul 6 din Regulamentul ministerial din 1962 puteau fi interpretate în conformitate cu A treia directivă și că rezulta din aceasta că clauza de excludere cuprinsă în contractul de asigurare în discuție trebuia să fie declarată nulă.

49. Astfel cum am arătat deja, această premisă este repusă în discuție de instanța de trimitere. Acesta este motivul pentru care în prezent instanța menționată abordează dezbaterea contencioasă sub aspectul efectului direct al celei de A treia directive.

50. Conform jurisprudenței constante a Curții, orice instanță națională, sesizată în cadrul competenței sale, are obligația să aplice integral dreptul Uniunii și să protejeze drepturile conferite de acesta particularilor, lăsând neaplicată orice dispoziție eventual contrară a legii naționale [15].

51. Amintim că, în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă, „[…] fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor să fie acoperită prin asigurare”. Pe de altă parte, articolul 1 primul paragraf din A treia directivă precizează că „asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul”.

52. În Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), Curtea a statuat că articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri [16].

53. Curtea a statuat de asemenea că articolul 1 din A treia directivă îndeplinește toate condițiile necesare pentru a produce efect direct și conferă, în consecință, drepturi pe care particularii le pot invoca în mod direct în fața instanțelor naționale [17].

54. Curtea a reamintit, în această privință, jurisprudența sa constantă conform căreia o dispoziție a unei directive are efect direct dacă este, din punctul de vedere al conținutului, necondiționată și suficient de precisă [18].

55. Curtea a constatat că aceste criterii sunt îndeplinite de articolul 1 din A treia directivă, arătând că articolul permite să se identifice atât obligația statului membru, cât și beneficiarii, iar conținutul acestor dispoziții este necondiționat și precis [19]. În consecință, potrivit Curții, articolul 1 din A treia directivă poate fi invocat cu scopul de a înlătura dispozițiile de drept național care exclud de la beneficiul garanției asigurării obligatorii persoanele care călătoresc în oricare parte a unui vehicul care nu este nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri [20].

14 A se vedea decizia de trimitere (punctele 8 și 25).

15 Hotărârea din 9 martie 1978, Simmenthal (106/77, EU:C:1978:49, punctul 21).

16 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, punctul 36).

17 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, punctul 44).

18 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, punctul 37 și jurisprudența citată).

19 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, punctul 38).

20 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229, punctul 38).

56. În ceea ce privește problema dacă această dispoziție putea fi invocată împotriva organismului de garantare prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă, răspunsul a fost schițat în Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), apoi completat în Hotărârea din 10 octombrie 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

57. În această hotărâre, Curtea a statuat că unui organism de drept privat, căruia i-a fost încredințată de un stat membru o misiune de interes public precum cea inerentă obligației impuse statelor membre de articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă și care, în acest scop, dispune, în temeiul legii, de puteri exorbitante precum puterea de a impune asigurătorilor care exercită o activitate de asigurare auto pe teritoriul statului membru în cauză să se afilieze la el și să îl finanțeze, i se pot opune dispoziții ale unei directive care sunt susceptibile să aibă efect direct [21].

58. Spre deosebire de cauzele care au dus la pronunțarea celor două Hotărâri Farrell [22] citate anterior, litigiul principal nu implică organismul de garantare irlandez, și anume MIBI. Motivul acestei absențe pare să fie că, spre deosebire de proprietarul vehiculului în care era așezată doamna Elaine Farrell, proprietarul vehiculului (domnul Philip Meade) în care călătorea domnul Smith încheiase o poliță de asigurare a autoturismului.

59. Așa cum am indicat deja, părțile din litigiul principal, în etapa procedurală în care se înscrie prezenta trimitere preliminară, sunt FBD, pe de o parte, și statul irlandez, pe de altă parte.

60. Odată ce a fost recunoscut efectul direct al articolului 1 din A treia directivă, nu există, prin urmare, nicio îndoială cu privire la posibilitatea FBD de a invoca această dispoziție împotriva statului irlandez pentru a înlătura aplicarea dispozițiilor naționale contrare celei de A treia directive. Ce se poate face împotriva unei emanații a statului precum MIBI trebuie *a fortiori* să fie posibil împotriva statului în calitatea sa de autoritate publică. Trebuie să se evite posibilitatea ca statul să obțină avantaje de pe urma încălcării de către acesta a dreptului Uniunii [23].

61. Din cele de mai sus rezultă că, în cadrul litigiului aflat pe rolul instanței de trimitere, FBD are dreptul să invoce articolul 1 din A treia directivă pentru a înlătura aplicarea articolului 65 alineatul (1) litera (a) din Legea din 1961 și a articolului 6 din Regulamentul ministerial din 1962.

62. În cazul în care, în sistemul irlandez, intervenția subsidiară a organismului de garantare nu este prevăzută atunci când proprietarul unui vehicul deține o poliță de asigurare și această poliță nu acoperă un anumit risc [24], pe care ar fi trebuit totuși să îl acopere dacă statul ar fi transpus în mod corect articolul 1 din A treia directivă, îi revine celui din urmă sarcina de a suporta consecințele financiare.

63. Spre deosebire de ceea ce urmărește să demonstreze guvernul irlandez, o înlăturare a dispozițiilor naționale contrare articolului 1 din A treia directivă nu poate avea consecința automată a stabilirii în sarcina asigurătorului a obligației de a-l despăgubi pe domnul Smith. Observăm că clauza de excludere inclusă în contractul de asigurare în cauză constituie punerea în aplicare a normelor prevăzute de legiuitorul național în scopul de a stabili o poliță de asigurare aprobată. În litigiul principal, statul irlandez nu se poate prevala de articolul 1 din A treia directivă pentru a înlătura aplicarea acestei clauze contractuale și pentru a deduce obligația asigurătorului de a asuma sarcina despăgubirii domnului Smith.

21 Hotărârea din 10 octombrie 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, punctul 42).

22 Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229), și Hotărârea din 10 octombrie 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745).

23 Hotărârea din 10 octombrie 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, punctul 32 și jurisprudența citată).

24 Astfel cum a statuat Curtea în Hotărârea din 11 iulie 2013, Csonka și alții (C-409/11, EU:C:2013:512), „[p]lata despăgubirii de către un asemenea organism a fost astfel concepută ca o măsură excepțională, prevăzută numai pentru cazul în care daunele au fost cauzate de un vehicul neidentificat sau de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă” (punctul 30 și jurisprudența citată). Această ultimă ipoteză privește, potrivit Curții, „un vehicul pentru care nu s-a încheiat un contract de asigurare” (punctul 31).

64. Admiterea unui asemenea transfer al răspunderii în ceea ce privește asumarea consecințelor transpunerii incorecte a unei directive ar fi contrară jurisprudenței constante a Curții potrivit căreia un act de drept derivat al Uniunii precum directiva nu poate, având în vedere natura și caracteristicile sale, să impună direct obligații particularilor.

65. În această privință, trebuie amintit că, în temeiul articolului 288 al treilea paragraf TFUE, caracterul obligatoriu al unei directive pe care se întemeiază posibilitatea de a o invoca nu există decât cu privire la „fiecare stat membru destinatar” [25]. În consecință, potrivit unei jurisprudențe constante, o directivă nu poate, prin ea însăși, să creeze obligații în sarcina unui particular și, prin urmare, nu poate fi invocată ca atare împotriva unei asemenea persoane în fața unei instanțe naționale [26]. Potrivit Curții, extinderea posibilității de a invoca directivele netranspuse la domeniul raporturilor dintre particulari ar însemna să se recunoască Uniunii Europene competența de a edicta obligații în sarcina particularilor cu efect imediat, în condițiile în care ea are această posibilitate numai în cazurile în care i se atribuie competența de a adopta regulamente [27]. Din această jurisprudență decurge că, chiar dacă un particular se înscrie în domeniul de aplicare personal al unei directive, dispozițiile acesteia nu pot fi invocate ca atare împotriva sa înaintea instanțelor naționale [28]. Prin urmare, nu poate fi recunoscut un efect vertical descendent al dispozițiilor unei directive, în măsura în care un stat nu se poate prevala de propria neîndeplinire a obligațiilor în raport cu particularii [29].

66. Pe de altă parte, contrar celor susținute de guvernul irlandez în cadrul prezentei proceduri preliminare, obligația FBD de a suporta sarcina despăgubirii domnului Smith nu poate decurge dintr-o aplicare prin analogie a curentului jurisprudențial rezultat din Hotărârea din 30 aprilie 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172), și din Hotărârea din 26 septembrie 2000, Unilever (C-443/98, EU:C:2000:496), care privesc, amândouă, interpretarea Directivei 83/189/CEE a Consiliului din 28 martie 1983 care stabilește o procedură pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice [30]. Astfel cum a indicat Curtea la punctul 51 din această din urmă hotărâre, specificitatea acestui curent jurisprudențial se întemeiază pe constatarea că „Directiva 83/189 nu definește în niciun mod conținutul material al normei de drept în temeiul căreia instanța națională trebuie să soluționeze litigiul pendinte în fața sa. Aceasta nu creează nici drepturi, nici obligații pentru particulari”.

67. Mai mult, Hotărârea din 28 martie 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, EU:C:1996:143), nu poate fi înțeleasă, în opinia noastră, ca având drept efect să permită statului să invoce articolul 1 din A treia directivă împotriva FBD, astfel încât aceasta să suporte sarcina despăgubirii, întrucât problema invocabilității unei directive împotriva unui particular nu a fost analizată ca atare de Curte în această hotărâre.

68. În sfârșit, subliniem că atribuirea în sarcina FBD a obligației de despăgubire a domnului Smith de către FBD în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal ar conduce la un rezultat inechitabil și contrar principiului securității juridice. Astfel, după cum arată instanța de trimitere în mod întemeiat, este clar că o parte privată precum FBD a acționat în mod vădit pe baza dispozițiilor

25 A se vedea Hotărârea din 12 decembrie 2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, punctul 22).

26 A se vedea în special Hotărârea din 10 octombrie 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, punctul 31 și jurisprudența citată). Astfel cum a decis Curtea prin Hotărârea din 8 octombrie 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431), „o autoritate națională nu se poate prevala, față de particular, de o dispoziție a unei directive a cărei transpunere necesară în dreptul național nu s-a efectuat încă” (punctul 10). A se vedea de asemenea Hotărârea din 27 februarie 2014, OSA (C-351/12, EU:C:2014:110, punctul 47 și jurisprudența citată).

27 A se vedea în special Hotărârea din 10 octombrie 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, punctul 31 și jurisprudența citată).

28 A se vedea Hotărârea din 12 decembrie 2013, Portgás (C-425/12, EU:C:2013:829, punctul 25).

29 A se vedea în această privință Simon, D., *Le système juridique communautaire*, ediția a 3-a, Presses universitaires de France, Paris, 2001, § 317, în special p. 396 și 397.

30 JO 1983, L 109, p. 8.

naționale în litigiu, care prevăd excluderea de la beneficiul garanției, pentru a putea emite o poliță de asigurare aprobată. FBD nu dispunea de o libertate contractuală, iar emiterea acestei polițe nu era rezultatul unui comportament autonom din partea asigurătorului, ci al unui comportament dictat de legislația națională.

69. Mai mult, astfel cum arată în mod întemeiat instanța națională, „nu există niciun dubiu că în costul poliței de asigurare redactate de FBD în prezenta cauză se reflecta ceea ce se înțelegea în mod legitim prin limitele riscurilor de asigurare, iar acele riscuri nu se extindeau la pasagerii care călătoreau în camionete care nu aveau scaune fixe” [31]. Admiterea unui efect direct vertical descendent al articolului 1 din A treia directivă ar conduce la asumarea de către asigurător a unui serviciu care nu era prevăzut în contract.

70. În aceste condiții, nu putem admite că efectul de excludere a dispozițiilor contrare de drept național pe care îl produce articolul 1 din A treia directivă în litigiul dintre FBD și statul irlandez are drept consecință impunerea în mod direct în sarcina acestui asigurător, cu efect retroactiv, a obligației prevăzute la articolul menționat, și anume aceea de a despăgubi „vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul”.

71. Chiar dacă s-ar considera că obligația ce revine asigurătorului nu ar rezulta din cuprinsul articolului 1 din A treia directivă, ci din cuprinsul dispozițiilor de drept național, expurgate de elementele contrare articolului menționat, aceasta nu ne schimbă poziția care se întemeiază pe regula potrivit căreia statul nu poate, într-un fel sau altul, să beneficieze de transpunerea incorectă a unei directive, încercând să impună asigurătorilor sarcina de a garanta riscuri pe care statul însuși le-a exclus în mod expres din obligația de garantare.

72. Amintim în această privință că rezultă din articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă și din articolul 1 primul paragraf din A treia directivă că este de competența fiecărui stat membru să adopte toate măsurile necesare astfel încât răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehicule, în cazul vătămărilor corporale suferite de pasagerii unui autovehicul, cum este domnul Smith, să fie acoperită printr-o asigurare. În cazul în care un stat membru nu a adoptat o astfel de măsură și chiar, precum în speță, a luat măsuri care au ca efect excluderea în contractele de asigurare a despăgubirii acestui tip de daune, acesta trebuie, în opinia noastră, să suporte consecințele financiare.

73. Pe scurt, asigurătorul nu a încălcat nici norma prevăzută la articolul 1 primul paragraf din A treia directivă, nici dispozițiile din dreptul său național care au transpus articolul respectiv. Statul este cel care a încălcat acest articol prin transpunerea sa incorectă. Acesta nu poate profita de această situație de transpunere greșită.

74. Este în însăși logica jurisprudenței prin care a fost consacrat efectul direct al directivelor ca o entitate privată precum FBD, despre care amintim că s-a subrogat în drepturile victimei, să poată, în cadrul unui litigiu împotriva statului, să solicite celui din urmă să își îndeplinească obligațiile. Amintim, în acest sens, că la baza teoriei efectului direct se află argumentul dedus din „vigilența particularilor interesați de protecția drepturilor lor” [32].

31 A se vedea decizia de trimitere (punctul 33).

32 Hotărârea din 5 februarie 1963, van Gend & Loos (26/62, EU:C:1963:1, punctul 25). Ne referim de asemenea la Concluziile prezentate de avocatul general Wahl în cauza Portgás (C-425/12, EU:C:2013:623), în care a reamintit, făcând trimitere la Hotărârea din 26 februarie 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, punctul 47), că „recunoașterea efectului direct al directivelor se întemeiază, în definitiv, pe două obiective complementare: necesitatea de a garanta în mod eficient drepturile pe care particularii le pot obține din aceste acte, precum și intenția de a sancționa autoritățile naționale care au omis să respecte efectul obligatoriu și să asigure o aplicare efectivă a acestora” (punctul 30).

75. La finalul analizei noastre, situația în discuție în litigiul principal poate fi rezumată după cum urmează: prin acceptarea unei tranzacții cu domnul Smith în urma hotărârii High Court (Înalta Curte) din 5 februarie 2009 în vederea despăgubirii acestuia, FBD a îndeplinit în realitate o obligație care revenea statului irlandez. O astfel de obligație nu poate fi transferată din punct de vedere juridic în sarcina FBD, întrucât aceasta ar însemna recunoașterea unui efect direct al articolului 1 primul paragraf din A treia directivă împotriva asigurătorului, impunându-i-se acestuia să suporte un risc care nu a fost luat în considerare la calcularea primei de asigurare.

76. Astfel, situația în discuție în litigiul principal poate fi asimilată cu o îmbogățire fără justă cauză a statului irlandez și ar trebui, prin urmare, să fie remediată pentru a se garanta conformitatea acesteia cu articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă și cu articolul 1 primul paragraf din A treia directivă.

77. Din considerațiile care precedă rezultă că, în cadrul unui litigiu între o societate de asigurări, care este subrogată în drepturile unei victime căreia i-a fost acordată o despăgubire, pe de o parte, și stat, pe de altă parte, instanța națională este ținută să lase neaplicate dispozițiile din dreptul său național potrivit cărora asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri, a căror neconformitate cu articolul 1 din A treia directivă rezultă din Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

78. O astfel de înlăturare a dispozițiilor de drept național contrare articolului 1 din A treia directivă nu poate avea drept consecință impunerea în sarcina asigurătorului care s-a conformat acestor dispoziții a obligației de a despăgubi victima pentru daune care nu sunt acoperite de polița de asigurare aprobată.

IV. Concluzie

79. În lumina tuturor considerațiilor de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Court of Appeal (Curtea de Apel, Irlanda) după cum urmează:

„1) În cadrul unui litigiu între o societate de asigurări, care este subrogată în drepturile unei victime căreia i-a fost acordată o despăgubire, pe de o parte, și stat, pe de altă parte, instanța națională este ținută să lase neaplicate dispozițiile din dreptul său național potrivit cărora asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă răspunderea pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri, a căror neconformitate cu articolul 1 din A treia directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule rezultă din Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, EU:C:2007:229).

2) O astfel de înlăturare a dispozițiilor de drept național contrare articolului 1 din A treia directivă 90/232 nu poate avea drept consecință impunerea în sarcina asigurătorului care s-a conformat acestor dispoziții a obligației de a despăgubi victima pentru daune care nu sunt acoperite de polița de asigurare aprobată.”