



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
VERICA TRSTENJAK
prezentate la 5 iulie 2012¹

Cauza C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
împotriva
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Tribunal da Relação de Guimarães
(Portugalia)]

„Directivele 72/166/CEE, 84/5/CEE și 90/232/CEE — Asigurare de răspundere civilă auto — Coliziune între două vehicule neimputabilă niciunuia dintre șoferi — Persoană transportată în unul dintre vehicule, care a contribuit la producerea propriului prejudiciu — Răspundere pentru risc — Refuzul sau limitarea dreptului la despăgubire”

I – Introducere

1. Ideea reparării prejudiciului decurge din aspirația către echitate, astfel cum a fost înțeleasă aceasta ca ideal încă în filozofia anticilor greci. Astfel, la Platon², de exemplu, se găsesc considerații cu privire la repararea tuturor prejudiciilor care depășesc sfera dreptului penal. Pe lângă diferite grade de răspundere, filozofia antică recunoștea și posibilitatea exonerării de răspundere în cazul în care se observa că un prejudiciu nu putea fi imputat numai autorului, de exemplu ca urmare a contribuției proprii a persoanei vătămate. Acest concept, influențat în mod marcant de Antiphon³, a evoluat în decursul istoriei dreptului roman și european modern până la ceea ce se înțelege în general acum în dreptul civil al multor state membre prin noțiunea „culpă comună”⁴. În prezenta cauză, Curtea trebuie să ofere răspuns la întrebarea dacă acest concept, existent și în dreptul portughez în materie de răspundere civilă, este compatibil cu dreptul Uniunii privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto.

1 — Limba originală: slovena.

Limba de procedură: portugheza.

2 — Platon (Πλάτων în greaca veche, aproximativ 427/428-347/348 î. Hr.) și-a consemnat considerațiile cu privire la repararea prejudiciilor în lucrarea „Νόμοι” („Legile”).

3 — Antifon din Rhamnus (Ἀντιφών în greaca veche, aproximativ 480-411 î. Hr.) a lăsat numeroase pledoarii destinate proceselor judiciare. În plus, s-au păstrat trei așa-numite tetralogii, și anume cauze fictive, exemplificative, redactate în mod laconic, fiecare cuprinzând câte două discursuri, dedicate acuzării și, respectiv, apărării. În cadrul acestora este dezvoltat și aspectul culpei proprii a părții vătămate.

4 — În acest sens, a se vedea Barta, H., „Die Entstehung der Rechtskategorie «Zufall» – Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung”, *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (coordonatori Heinz Barta, Theo Mayer-Maly, Fritz Raber), și Platon, *Werke – Übersetzung und Kommentar* (coordonatori Ernst Heitsch, Carl Werner Müller, Kurt Sier), Göttingen, 2011.

2. Prin intermediul cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulate în temeiul articolului 267 TFUE, Tribunal da Relação de Guimarães (denumit în continuare „instanța de trimitere”) adresează Curții o întrebare cu privire la interpretarea Directivelor 72/166/CEE⁵, 84/5/CEE⁶ și 90/232/CEE⁷, adoptate în vederea armonizării legislațiilor statelor membre în domeniului asigurării de răspundere civilă auto. Instanța de trimitere solicită astfel, în esență, să afle dacă directivele menționate se opun unei dispoziții naționale de drept civil care permite unei instanțe ce trebuie să se pronunțe cu privire la dreptul la despăgubire născut în urma unui accident de circulație să limiteze sau chiar să nu recunoască acest drept atunci când comportamentul culpabil al părții vătămate a contribuit la producerea sau la agravarea daunelor.

3. Această întrebare este formulată în cadrul unui litigiu cu privire la dreptul la despăgubire al unei persoane vătămate în urma unui accident de circulație, care, la momentul accidentului, călătorea ca pasager în unul dintre cele două vehicule implicate în accident. Persoana vătămată, care, contrar obligației sale legale, nu purta centura de siguranță⁸, a suferit în acest accident o vătămare corporală gravă. În temeiul legislației sus-menționate privind răspunderea civilă, acțiunea în despăgubiri formulată ca urmare a acestui eveniment împotriva șoferilor ambelor vehicule, a societății de asigurare auto a șoferului vehiculului în care se afla persoana vătămată în calitate de pasager, precum și împotriva Fondului de garantare a fost respinsă în primă instanță pentru motivul că daunele au fost produse din propria culpă, întrucât persoana vătămată nu a respectat obligația legală de folosire a centurii de siguranță.

4. Prezenta cauză se încadrează într-o lungă serie de cereri de pronunțare a unor hotărâri preliminare formulate de instanțele portugheze în care este vorba, în esență, despre problema compatibilității dispozițiilor naționale privind răspunderea civilă în caz de accidente rutiere cu dreptul Uniunii, mai exact cu directivele privind armonizarea asigurării de răspundere civilă auto. Având în vedere că în ultimul timp Curtea a pronunțat mai multe hotărâri referitoare la această întrebare, în care se răspunde afirmativ, relevante fiind în special Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalo Ferreira Santos⁹, și Hotărârea din 9 iunie 2011, Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio¹⁰, prezenta cauză oferă oportunitatea de a confirma această jurisprudență printr-o hotărâre a Marii Camere – așezând-o astfel pe o bază jurisprudențială mai solidă – sau de a o clarifica, după caz.

5 — Prima Directivă 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10, denumită în continuare „Prima directivă”).

6 — A doua Directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104, denumită în continuare „A doua directivă”).

7 — A treia Directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240, denumită în continuare „A treia directivă”).

8 — Dintr-un studiu comandat de Comisie rezultă că cea mai frecventă cauză a mortalității în accidentele de circulație este, după excesul de viteză și alcoolul la volan, nefolosirea centurii de siguranță. Astfel, Comisia ajunge la concluzia că, la nivelul Uniunii Europene, măsurile de înăsprire a obligației de a folosi centura de siguranță ar putea salva anual viața a circa 7 300 de persoane [*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, COM(2008) 151]. În Cartea albă din 12 septembrie 2001 privind politica europeană în domeniul transporturilor [COM(2001) 370 final], Comisia a propus ca Uniunea să stabilească drept obiectiv reducerea la jumătate, până în 2010, a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere în Uniunea Europeană. În cadrul acestui program de acțiuni au fost propuse mai multe proiecte legislative. Printre acestea se numără directive privind echiparea vehiculelor cu centuri de siguranță, precum și extinderea obligației de folosire a centurii în cazul tuturor categoriilor de vehicule și al tuturor scaunelor montate în vehicule. Obligația de folosire a centurii a fost introdusă inițial prin Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 (JO L 373, p. 30, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 99), modificată prin Directiva 2003/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 aprilie 2003 (JO L 115, p. 63, Ediție specială, 07/vol. 11, p. 127). Inițial, aceasta era valabilă numai pentru vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone dotate cu sisteme de fixare în scaune și nu prevedea obligația de folosire a centurii pentru locurile din spate în cazul altor vehicule (automobile, vehicule utilitare ușoare). Începând cu anul 2006, folosirea centurii de siguranță este obligatorie în toate autovehiculele.

9 — Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, Rep., p. I-1821).

10 — Hotărârea din 9 iunie 2011, Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio (C-409/09, Rep., p. I-4955).

II – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii

5. Începând cu anul 1972, legiuitorul comunitar a început armonizarea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, prin intermediul directivelor¹¹.

6. Prima directivă prevede eliminarea controlului cărților verzi la frontiere și introducerea în toate statele membre a unei asigurări obligatorii de răspundere civilă care să acopere pagubele provocate pe teritoriul Comunității.

7. Plecând de la principiul că victimele accidentelor de circulație trebuie să primească despăgubiri de la un debitor solvabil după ce se stabilește răspunderea, articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă prevede:

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

8. În plus, articolul 3 alineatul (2) din Prima directivă prevede, printre altele, următoarele:

„Fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că prin contractul de asigurare sunt acoperite:

— în conformitate cu legislația în vigoare în alte state membre, orice pagubă sau vătămare provocată pe teritoriul acelor state [...].”

9. Prin A doua directivă, legiuitorul Uniunii a urmărit să armonizeze aspectele diferite ale conținutului acestei asigurări obligatorii, cu scopul de a oferi o minimă protecție victimelor accidentelor de circulație și de a reduce diferențele existente în Uniune în ceea ce privește întinderea acestei asigurări.

10. La articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă se prevede:

„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 Directiva 72/166/CEE, care exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către

— persoane care nu sunt autorizate în mod explicit sau implicit

sau

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

sau

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

11 — Cu privire la istoricul armonizării în domeniul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, a se vedea punctul 45 și urm. din Concluziile noastre prezentate la 7 decembrie 2010 în cauza *Carvalho Ferreira Santos* (citată la nota de subsol 9), precum și Reichert-Facilidades, F., „Europäisches Versicherungsvertragsrecht?“, *Festschrift für Ulrich Drobnig zum siebzigsten Geburtstag* (coordonatori Jürgen Basedow, Klaus J. Hopt, Hein Kötz), Tübingen, 1998, p. 127, și Lemor, U., *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (coordonatori Hans Feyock, Peter Jacobsen, Ulf Lemor), ediția a treia, München, 2009, partea întâi, punctul 5.

să fie considerată, în sensul articolului 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE, fără efect în ceea ce privește pretențiile unor terți care au fost victime ale unui accident.

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

11. A treia directivă a fost adoptată pentru a clarifica anumite dispoziții referitoare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă, întrucât existau în continuare diferențe considerabile cu privire la întinderea asigurării.

12. Articolul 1 din A treia directivă prevede:

„Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf al articolului 2 alineatul (1) din Directiva 84/5/CEE, asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul. [...]"

13. Articolul 1a din această directivă are următorul cuprins:

„Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE acoperă vătămările corporale și daunele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. Prezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii.”

14. 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 răspunderi¹², intrată în vigoare la 8 octombrie 2009, consolidează în prezent directivele menționate mai sus, care, în această privință, nu mai sunt în vigoare. Cu toate acestea, întrucât evenimentele care au generat acțiunea principală au avut loc cu mult înainte de data intrării în vigoare a Directivei 2009/103, numai directivele menționate mai sus sunt aplicabile în acțiunea principală.

15. Articolul 12 din Directiva 2009/103 prevede următoarele:

„(1) Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf de la articolul 13 alineatul (1), asigurarea menționată la articolul 3 acoperă răspunderea ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto.

[...]

(3) Asigurarea prevăzută la articolul 3 acoperă vătămările corporale și pagubele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern.”

12 — JO L 263, p. 11.

B – Dreptul național

16. Dispozițiile prevăzute de Codul civil portughez (Código Civil) care sunt relevante pentru soluționarea acțiunii principale au următorul conținut:

17. Articolul 503 alineatul 1: „Persoana care deține comanda efectivă a unui vehicul și îl utilizează în interesul propriu, chiar și prin intermediul unui prepus, răspunde pentru pagubele produse ca urmare a riscului propriu al vehiculului, chiar dacă acesta nu se află în circulație”.

18. Articolul 504 alineatul 1: „Răspunderea pentru daunele produse de vehicule este instituită în beneficiul terților și al persoanelor transportate”.

19. Articolul 505 din Codul civil portughez, intitulat „Excluderea răspunderii”, prevede: „Fără a aduce atingere articolului 570, răspunderea stabilită la articolul 503 alineatul 1 este exclusă numai în cazul în care accidentul este imputabil înseși persoanei vătămate sau unui terț ori atunci când se datorează unei cauze de forță majoră care nu are legătură cu funcționarea vehiculului”.

20. Articolul 570 din același cod, intitulat „Culpa persoanei vătămate”, prevede:

„1. Atunci când culpa victimei a contribuit la producerea sau la agravarea daunelor, instanța competentă trebuie să determine, având în vedere gravitatea culpei uneia sau a celeilalte părți și consecințele care rezultă din aceasta, dacă despăgubirea trebuie acordată în totalitate, dacă trebuie redusă sau chiar exclusă.

2. Dacă răspunderea se întemeiază pe o simplă prezumție de culpă, culpa victimei exclude obligația de despăgubire, cu excepția cazului în care nu se dispune altfel.”

III – Situația de fapt, acțiunea principală și întrebarea preliminară

21. La 12 iunie 2004 s-a produs o coliziune frontală între două autovehicule pe o șosea. Pentru unul dintre aceste vehicule nu exista o asigurare valabilă. Domnul Marques Almeida era pasager în unul dintre cele două vehicule. În timpul accidentului, el s-a izbit de parbriz. Acesta s-a spart și i-a provocat plăgi tăiate adânci la cap și pe față.

22. Domnul Marques Almeida a solicitat instanței civile competente în primă instanță ca societatea de asigurare de răspundere civilă auto a proprietarului unuia dintre vehicule, șoferul acestuia și proprietarul vehiculului neasigurat, precum și Fundo de Garantia Automóvel (denumit în continuare „Fondul de garantare”) să fie obligate la plata unei despăgubiri. Acțiunea a fost respinsă pentru motivul că nu s-a demonstrat culpa niciunui dintre șoferi în producerea accidentului. Instanța s-a pronunțat în favoarea pârâților, considerând că vătămarea suferită de reclamant se datora culpei proprii, întrucât acesta nu a purtat centura de siguranță, cu încălcarea dispozițiilor articolului 82 alineatul 1 din Codul rutier portughez (Código da Estrada). În opinia acestei instanțe, obligația de despăgubire este exclusă conform articolului 505 din Codul civil portughez.

23. Domnul Marques Almeida a formulat apel împotriva acestei hotărâri. Instanța de trimitere, care trebuie să se pronunțe cu privire la apel, are îndoieli în ceea ce privește conformitatea normelor portugheze privind răspunderea civilă cu dreptul Uniunii, întrucât acestea prevăd o reducere sau chiar excluderea dreptului la despăgubire al persoanei vătămate dacă aceasta a contribuit la producerea

daunelor. În acest context, instanța face trimitere la hotărârea Curții pronunțată în cauza Farrell¹³, în care s-a precizat că „întinderea unei astfel de despăgubiri poate fi redusă numai în circumstanțe excepționale, pe baza unei aprecieri individuale și cu respectarea dreptului comunitar”¹⁴.

24. Instanța de trimitere consideră necesară interpretarea dispozițiilor relevante ale directivelor privind asigurarea de răspundere civilă auto. Prin urmare, a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă (72/166/CEE), articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă (84/5/CEE) și articolele 1 și 1a din A treia directivă (90/232/CEE) trebuie interpretate în sensul că se opun posibilității ca dreptul civil național (în special articolul 503 alineatul 1, articolele 504, 505 și 570 din Codul civil portughez) să prevadă că, în cazul unei coliziuni între două vehicule, soldată cu vătămarea pasagerului unuia dintre vehicule (persoana vătămată care solicită despăgubirea) și care nu poate fi considerată ca fiind produsă din culpa niciunuia dintre conducătorii vehiculelor, trebuie refuzată sau limitată despăgubirea la care are dreptul respectivul pasager pentru motivul că acesta a contribuit la producerea daunelor întrucât s-a aflat pe scaunul din dreapta șoferului fără a avea centura de siguranță atașată, contrar dispozițiilor prevăzute de legislația națională,

- dat fiind că s-a demonstrat că, la momentul coliziunii, din cauza impactului sau pentru că nu avea centura de siguranță atașată, respectivul pasager s-a izbit cu capul de parbriz, care s-a spart și i-a provocat plăgi tăiate adânci la cap și pe față și
- având de asemenea în vedere că, întrucât, la data producerii accidentului, unul dintre vehiculele implicate nu dispunea de nicio asigurare valabilă încheiată cu o societate de asigurări, acțiunea este îndreptată împotriva societății la care este asigurat celălalt vehicul implicat și împotriva proprietarului vehiculului fără asigurare, împotriva șoferului acestui din urmă vehicul și împotriva Fundo de Garantia Automóvel, care, dat fiind că este vorba despre o răspundere obiectivă, pot fi obligați în solidar la plata despăgubirilor?”

IV – Procedura în fața Curții

25. Decizia de trimitere din 22 aprilie 2010 a fost înregistrată la grefa Curții la 17 iunie 2010.

26. Domnul Marques Almeida, guvernele portughez și german, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise în termenul prevăzut la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție.

27. La ședința din 22 mai 2012 au participat și au prezentat observații reprezentanții guvernului portughez și ai guvernului german, precum și cei ai Comisiei.

V – Principalele argumente ale părților

28. *Domnul Marques Almeida* consideră că directivele în cauză se opun unei dispoziții naționale care permite refuzul, respectiv limitarea dreptului la despăgubire al părții vătămate. În acest context, acesta face trimitere la jurisprudența Curții care ar avea ca obiectiv acordarea unei protecții efective pasagerilor autovehiculelor. În plus, el face referire la obiectivul directivelor respective, care, în opinia sa, constă în armonizarea legislației statelor membre și în protejarea dreptului la despăgubire al victimelor accidentelor de circulație. În această privință, reglementarea națională în litigiu ar fi neconformă cu dreptul Uniunii în măsura în care restrânge acest drept la despăgubire.

13 — Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, Rep., p. I-3067).

14 — *Ibidem*, punctul 35.

29. În plus, domnul Marques Almeida precizează că nu a contribuit la producerea accidentului de circulație. Făcând abstracție de acest lucru, nu s-a dovedit nici că leziunile sale ar fi putut fi evitate dacă ar fi folosit centura de siguranță. El atrage atenția asupra faptului că șoferul celuiilalt vehicul nu a suferit vătămări deși nu a folosit centura de siguranță. În aceste condiții, leziunile suferite nu îi pot fi imputate. Prin urmare, nu ar exista niciun motiv pentru a i se refuza dreptul la despăgubire.

30. Atât *guvernul portughez*, cât și *guvernul german* și *Comisia* susțin opinia contrară, conform căreia directivele în cauză nu se opun unei dispoziții naționale precum cea în discuție. În motivarea opiniei lor, acestea susțin că, potrivit textului și finalității lor, directivele respective nu au ca obiectiv armonizarea dispozițiilor naționale privind răspunderea civilă. Dimpotrivă, acestea urmăresc, pe de o parte, să încurajeze libera circulație a vehiculelor care se află în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii, precum și a pasagerilor din vehicule. Pe de altă parte, în cadrul Uniunii trebuie să se asigure egalitatea de tratament a persoanelor vătămate. În acest scop, directivele prevăd că răspunderea civilă pentru vehiculele care se află în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii trebuie să fie acoperită printr-o asigurare. Directivele stabilesc categoriile de daune și cercul de persoane vătămate care trebuie să fie acoperite prin această asigurare.

31. În opinia părților menționate, această reglementare referitoare la întinderea acoperirii se deosebește însă de obligația de despăgubire care îi incumbă asiguratului față de persoana vătămată în temeiul dreptului național în materia răspunderii civile. Această obligație intră în competența de reglementare a statelor membre. Prin urmare, numai din dreptul național în materia răspunderii civile poate să rezulte eventualitatea ca dreptul la despăgubire al persoanei vătămate să fie refuzat sau limitat pentru motivul că aceasta a contribuit la producerea propriilor daune. Curtea a confirmat deja acest lucru în *Hotărârile Carvalho Ferreira Santos*¹⁵ și *Ambrosió Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio*¹⁶. Prezenta cauză privește o situație de fapt care este aproape identică cu cele care au stat la baza hotărârilor sus-menționate. Dimpotrivă, situația de fapt din acțiunea principală se deosebește de cele din cauzele *Farrell*¹⁷ și *Candolin și alții*¹⁸, în sensul că limitarea obligației de despăgubire prin intermediul asigurării este o consecință care își are sediul în materia răspunderii civile, iar nu, precum în cauzele respective, în materia asigurării de răspundere civilă. Având în vedere aceste considerații, guvernele portughez și german, precum și Comisia consideră că nu este necesară derogarea de la principiile jurisprudențiale dezvoltate de Curte în *Hotărârile Carvalho Ferreira Santos* și *Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio*.

VI – **Apreciere juridică**

A – *Observații introductive*

32. Astfel cum am menționat în introducere, prezenta cauză oferă Curții oportunitatea de a se exprima din nou cu privire la raportul dintre cele două materii juridice esențiale pentru exercitarea dreptului la despăgubire de către victimele accidentelor de circulație – legislația în materia asigurării de răspundere civilă auto și legislația în materia răspunderii civile în cazul accidentelor rutiere. Se pare că este necesar să se examineze elementele de legătură existente între cele două materii juridice, cu atât mai mult cu cât nu se poate exclude că cerințele stabilite de dreptul Uniunii în domeniul armonizat al asigurării de răspundere civilă auto nu au, în anumite condiții, efect asupra materiei răspunderii civile din statele membre. Astfel cum a arătat instanța de trimitere, această problemă este relevantă în cazul în care există probabilitatea ca obiectivele urmărite de legiuitorul Uniunii prin adoptarea directivelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto să fie eludate, fapt care trebuie să facă obiectul unei

15 — Citată la nota de subsol 9.

16 — Citată la nota de subsol 10.

17 — Citată la nota de subsol 13.

18 — Hotărârea din 30 iunie 2005 (C-537/03, Rec., p. I-5745).

examinări separate. Problema principală care se pune în prezenta cauză este dacă aceste cerințe din dreptul Uniunii se opun unei dispoziții naționale conform căreia, în cazul coliziunii a două autovehicule care nu s-a produs din culpa niciunuia dintre șoferi, dreptul la despăgubire al unui pasager care a suferit vătămări corporale poate fi refuzat sau limitat dacă se stabilește că acesta a contribuit la producerea daunelor suferite.

33. În cadrul aprecierii acestei probleme de drept, Curtea trebuie să verifice dacă jurisprudența anterioară în acest domeniu poate fi aplicată în acțiunea principală sau dacă eventual necesită precizări. Pentru a oferi Curții o bază utilă pentru pronunțarea unei hotărâri, vom scinda examinarea în trei părți. Mai întâi vom realiza un rezumat al jurisprudenței, în cadrul căruia vom prezenta principalele elemente ale problematicii. În continuare vom aborda chestiunea aplicării acestei jurisprudențe în acțiunea principală, luând în considerare particularitățile situației de fapt din acțiunea principală. În final vom aborda chestiunea dacă, având în vedere concluziile trase, este necesară o precizare sau chiar o modificare a acestei jurisprudențe.

34. Anticipăm aici faptul că nu avem convingerea că prezenta cauză justifică o apreciere juridică diferită de cea din Hotărârile Carvalho Ferreira Santos¹⁹ și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio²⁰. În opinia noastră, trebuie de principiu să se mențină în continuare o separație strictă a materiilor juridice menționate mai sus²¹. Ținând seama de faptul că numai legislația privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a făcut obiectul armonizării de către legiuitorul Uniunii, trebuie ca, în principiu, materia răspunderii civile în cazul accidentelor rutiere să rămână neatinsă. O apreciere diferită ar fi dificil de conciliat cu voința legiuitorului Uniunii. O restrângere a dreptului statelor membre printr-o interpretare corespunzătoare în sens larg a domeniului de aplicare al directivelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto poate fi luată în considerare numai în situația în care s-ar observa că obiectivele urmărite de legiuitor prin adoptarea acestor directive sunt periclitare prin dispoziții și practici contrare. Faptul că în prezenta cauză situația nu este aceasta rezultă dintr-o paralelă cu cauza Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, în care Curtea a considerat legislația portugheză de drept civil în litigiu compatibilă cu dreptul Uniunii.

19 — Citată la nota de subsol 9.

20 — Citată la nota de subsol 10.

21 — A se vedea Caradonna, G., „Responsabilità civile da circolazione dei veicoli”, *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, p. 761, Michel V., „Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile”, *Europe*, mai 2011, nr. 5, p. 44, și, de același autor, „Indemnisation de la victime fautive”, *Europe*, august 2011, nr. 8, p. 43, care subliniază că trebuie să se facă distincție între obligația de acoperire a daunelor terților produse în accidente de circulație și repartizarea răspunderii civile între șoferii vehiculelor implicate, numai aceasta din urmă intrând în competența de reglementare a statelor membre. În legătură cu așa-numitul principiu al separării dintre răspunderea civilă și asigurarea de răspundere civilă, a se vedea Baumann, H., „Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung”, *Festsache Zivilrechtslehrer 1934/1935* (editat de Walther Hadding), Berlin, 1999, p. 13, precum și Von Bar, C., „Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung”, *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, nr. 181, p. 289, care se pronunță împotriva aplicării elementelor specifice asigurărilor în cazul răspunderii civile, ceea ce indică faptul că în dreptul național există o separare clară între cele două materii juridice. Jansen, N., *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tübingen, 2003, p. 115, subliniază caracterul accesoriu al acțiunii directe în raport cu acțiunea în răspundere civilă, însă atrage totodată atenția asupra diferențelor care caracterizează răspunderea civilă și dreptul asigurărilor. În timp ce răspunderea civilă are ca obiectiv acoperirea daunelor, dreptul asigurărilor vizează repartizarea răspunderii în caz de pluralitate de autori.

B – Rezumatul jurisprudenței

1. Hotărârea Carvalho Ferreira Santos

a) Principalele caracteristici ale problemei în cauză

35. Obiectul cauzei Carvalho Ferreira Santos²² l-a constituit o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Tribunal da Relação do Porto, care viza, în esență, problema dacă directivele privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto se opun unei reglementări naționale de drept civil care permite, în cazul în care persoana vătămată a contribuit la producerea prejudiciului, repartizarea răspunderii proporțional cu riscul pentru circulație inerent fiecărui vehicul, repartizare ce are drept consecință reducerea cuantumului despăgubirii pe care persoana vătămată în urma unui accident o poate solicita de la societatea de asigurare de răspundere civilă auto.

36. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Carvalho și o societate de asigurare de răspundere civilă auto, având ca obiect repararea integrală a daunelor materiale și morale suferite ca urmare a unui accident de circulație. Domnul Carvalho conducea la momentul accidentului o motocicletă și a suferit un traumatism cranian în urma coliziunii cu un autoturism. Instanța civilă competentă să soluționeze acțiunea civilă în despăgubire a stabilit că accidentul nu s-a produs din culpa niciunuia dintre șoferi. Întrucât persistau îndoieli în legătură cu gradul de contribuție a vehiculelor implicate în incident la producerea pagubelor, instanța civilă a aplicat articolul 506 alineatul 2 din Codul civil portughez, care stabilește răspunderea civilă a fiecărui conducător auto în cotă de 50 %. Instanța civilă a decis că răspunderea conducătorului vehiculului care a cauzat daunele trebuia limitată proporțional cu contribuția vehiculului victimei la producerea daunelor respective. Limitarea acestei răspunderi a antrenat o limitare proporțională a despăgubirii datorate victimei de către societatea de asigurare de răspundere civilă auto în temeiul asigurării de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule²³.

b) Argumentația prezentată în concluzii

37. În Concluziile noastre prezentate la 7 decembrie 2010 – la care facem astfel referire – am confirmat compatibilitatea respectivei reglementări naționale cu dreptul Uniunii, în esență, pentru motivul că această reglementare nu intră în domeniul de aplicare al directivelor în discuție²⁴. Pentru a ajunge la această constatare, am determinat domeniul de aplicare al directivelor în cauză pe baza unei interpretări literale și teleologice a dispozițiilor directivelor respective. În această privință, am constatat că directivele reglementează mai multe aspecte ale dreptului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, însă nu au drept scop armonizarea regimurilor de răspundere civilă ale statelor membre²⁵. De aici am tras concluzia că nici criteriile de stabilire a răspunderii pentru pagubele materiale

22 — Citată la nota de subsol 9.

23 — A se vedea Hotărârea Carvalho Ferreira Santos (citată la nota de subsol 9, punctele 11-14).

24 — A se vedea punctul 73 din concluziile noastre.

25 — A se vedea Hotărârea Curții din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec., p. I-6711, punctele 23 și 29). Referitor la interpretarea Primei directive, a celei de A doua directive și a celei de A treia directive aplicabile statelor membre AELS/SEE, a se vedea în plus jurisprudența Curții AELS (care corespunde cerinței omogenității impuse de legislația SEE), în special Hotărârea din 14 iunie 2001, Helgadóttir (E-700, punctul 30), și Hotărârea din 20 iunie 2008, Nguyen (E-8/07, punctul 24). Conform punctelor 8, 9 și 10 din anexa IX la Acordul privind SEE, directivele sunt aplicabile și statelor AELS/SEE. Jurisprudența în acest domeniu al asigurării obligatorii de răspundere civilă auto în Spațiul Economic European a fost influențată în mod semnificativ de acest schimb, derulat de mai mulți ani, între Curtea de Justiție a Uniunii Europene și Curtea AELS. Referitor la principalele caracteristici ale acestui dialog judiciar unic ca natură, a se vedea Baudenbacher, C., „Some thoughts on the EFTA Court’s phases of life”, *Judicial Protection in the European Economic Area*, Stuttgart, 2012, p. 11 și urm., precum și „The EFTA Court, the ECJ, and the Latter’s Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue”, *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (coordonatori Anthony Arnall, Takis Tridimas), Oxford, 2008, p. 90 și urm.

rezultate în urma unui accident de circulație, nici întinderea răspunderii nu intră în domeniul de aplicare al directivelor²⁶. Ținând seama de faptul că dispoziția portugheză în litigiu era inclusă, în dreptul civil național, în materia răspunderii pentru daune, nu se putea considera că intra în domeniul de aplicare al directivelor²⁷.

38. În plus, cu privire la jurisprudența Curții din cauzele Candolin și alții²⁸ și Farrell²⁹, ne-am exprimat în mod extensiv opinia în concluziile noastre³⁰, unde am subliniat diferențele indubitabile existente între acele cauze și cauza Carvalho Ferreira Santos. Astfel, după cum am prezentat în detaliu, situația de fapt și de drept din cauza Carvalho Ferreira Santos se deosebește în mod esențial de cauzele Candolin și alții și Farrell, întrucât în cea dintâi este vorba despre compatibilitatea cu dreptul Uniunii a unei dispoziții din materia răspunderii civile, iar nu, precum în cauzele Candolin și alții și Farrell, despre o dispoziție din materia asigurării obligatorii de răspundere civilă auto³¹. În aceste condiții, în opinia noastră, jurisprudența menționată nu se putea aplica în cauza Carvalho³².

39. Având în vedere considerațiile prezentate aici succint, am propus Curții să răspundă la întrebarea preliminară în sensul că Directivele 72/166, 84/5 și 90/232 nu se opun unei reglementări naționale de drept civil care stabilește, într-o situație precum cea din acțiunea principală, în care era vorba despre o coliziune între vehicule fără a se putea dovedi că accidentul s-a produs din vina vreunuia dintre conducătorii acestora, iar unul dintre conducători suferise, în urma accidentului, vătămări corporale și daune materiale, reducerea în mod forfetar la jumătate a dreptului persoanei vătămate întemeiat pe răspunderea pentru risc.

c) Hotărârea Curții

40. Curtea a urmat această propunere în Hotărârea Carvalho Ferreira Santos³³. Se poate constata că argumentația sa juridică coincide în mare parte cu argumentația noastră din concluzii, astfel cum se va demonstra în continuare.

41. Punctul de plecare al acestei argumentații a fost constatarea că trebuie să se facă distincție între obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă a pagubelor produse de autovehicule unor terți și întinderea despăgubirii acestora din urmă în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Astfel, în timp ce prima este definită și garantată de legislația Uniunii, cea de a doua este reglementată, în esență, de dreptul național³⁴. Făcând trimitere la Hotărârile Candolin și alții³⁵ și Farrell³⁶, Curtea a arătat că directivele privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu urmăresc să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, acestea din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor³⁷. Acest lucru este valabil în special pentru precizarea tipului de răspundere civilă auto, pentru culpă sau pentru risc, care trebuie să fie acoperită prin asigurarea

26 — A se vedea concluziile noastre, punctul 59.

27 — *Ibidem*, punctul 60.

28 — Citată la nota de subsol 16.

29 — Citată la nota de subsol 13.

30 — Concluziile prezentate în cauza Carvalho Ferreira Santos, punctele 50-53, 61, 70 și urm.

31 — *Ibidem*, punctele 61 și 70. A se vedea Micha, M., *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tübingen, 2010, p. 72 și urm., care analizează Hotărârea Farrell numai din punctul de vedere al dreptului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto

32 — *Ibidem*, punctul 74.

33 — Citată la nota de subsol 9.

34 — *Ibidem*, punctul 31.

35 — Citată la nota de subsol 18.

36 — Citată la nota de subsol 13.

37 — *Ibidem*, punctul 32.

obligatorie³⁸. Curtea a clarificat însă faptul că, independent de această delimitare între diferitele aspecte normative, există totuși o legătură între acestea, în sensul că statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare care este conformă cu dispozițiile celor trei directive menționate anterior³⁹.

42. În ceea ce privește modul în care trebuie înțelese criteriile din jurisprudența Candolin, menționate mai sus, și eventuala lor aplicabilitate în acțiunea principală, Curtea a susținut o poziție similară celei pe care am exprimat-o în concluziile noastre. Astfel, Curtea a considerat că împrejurarea că o reglementare națională privind răspunderea civilă, precum cea de la articolul 506 din Codul civil portughez, vizează repartizarea răspunderii civile pentru daunele produse în cursul coliziunii dintre două autovehicule în cazul în care nu există o culpă a conducătorilor acestora nu poate constitui o atingere adusă efectului util al directivelor, întrucât această reglementare privind răspunderea civilă nu afectează garanția prevăzută de dreptul Uniunii că regimul de răspundere civilă aplicabil potrivit dreptului național este acoperit printr-o asigurare conformă cu dispozițiile celor trei directive sus-menționate⁴⁰.

43. Pentru a-și fundamenta argumentația printr-o interpretare sistematică, Curtea a invocat și directivele recente privind asigurarea de răspundere civilă auto, din dispozițiile cărora rezultă, în esență, că, independent de acoperirea vătămarilor corporale și a daunelor materiale prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto în cazul accidentelor rutiere, răspunderea și valoarea despăgubirilor se stabilesc în conformitate cu regimul național de răspundere civilă⁴¹. Astfel, la articolul 1a din A treia directivă, introdus prin Directiva 2005/14⁴², se dispune că asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166 acoperă vătămarile corporale și daunele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. În plus, această dispoziție prevede în mod explicit că nu aduce atingere răspunderii civile ori nivelului despăgubirii. Mai mult, Curtea face trimitere la articolul 12 din Directiva 2009/103, din care rezultă că acoperirea prin asigurarea obligatorie a daunelor produse unor categorii specifice de victime, și anume utilizatorii nemotorizați ai drumurilor, precum și pasagerii, nu aduce atingere răspunderii ori valorii despăgubirii daunelor respective.

44. Având în vedere considerațiile de mai sus, Curtea a constatat că articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă nu se opun unei reglementări naționale, precum cea de la articolul 506 din Codul civil portughez, care, în cazul unei coliziuni între două vehicule din care rezultă daune, fără a putea fi dovedită vinovăția vreunuia dintre conducătorii auto, repartizează răspunderea privind aceste daune proporțional cu gradul de contribuție a fiecărui vehicul la producerea daunelor și, în caz de îndoială cu privire la acest aspect, stabilește în cote egale respectivul grad de contribuție⁴³.

38 — *Ibidem*, punctul 33.

39 — *Ibidem*, punctul 34.

40 — *Ibidem*, punctul 44.

41 — *Ibidem*, punctul 45.

42 — Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 de modificare a Directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto (JO L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212).

43 — Hotărârea Carvalho Ferreira Santos, citată la nota de subsol 9, punctul 46.

2. Cauza Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio

a) Principalele caracteristici ale problemei în cauză

45. La baza cauzei Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio a stat o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Supremo Tribunal de Justiça, prin intermediul căreia instanța de trimitere solicita, în esență, să se stabilească dacă Prima, A doua și A treia directivă trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale care limitează sau exclude dreptul la despăgubire al victimei unui accident în care este implicat un autovehicul pentru motivul că aceasta a contribuit, parțial sau exclusiv, la producerea prejudiciului⁴⁴.

46. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Ambrósio Lavrador și doamna Olival Ferreira Bonifácio, pe de o parte, și o societate de asigurare de răspundere civilă, pe de altă parte, cu privire la despăgubirea de către aceasta din urmă, în temeiul răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule, pentru daunele suferite de reclamantii din acțiunea principală în urma unui accident de circulație în care au fost implicați copiii lor minor, care circula pe bicicletă, și un vehicul asigurat pentru răspundere civilă de societatea de asigurări de răspundere civilă⁴⁵. Astfel cum reiese din decizia de trimitere, cererea de despăgubire introdusă de părinți a fost respinsă atât în primă instanță, cât și în apel pentru motivul că, în accidentul în care copilul a decedat, singurul vinovat este copilul, care a circulat pe contrasens și nu a respectat regulile de prioritate.

47. Supremo Tribunal de Justiça a avut îndoiele în privința conformității regimului de răspundere civilă aplicat în acțiunea principală cu jurisprudența Candolin și a decis să solicite Curții să stabilească dacă dispozițiile articolului 1 din A treia directivă se opun posibilității ca, în cazul unui accident de circulație, dreptul civil portughez, în special prin intermediul articolului 503 alineatul 1 și al articolelor 504, 505 și 570 din Codul civil portughez, să excludă sau să limiteze dreptul la despăgubire al unei persoane minore, victimă a accidentului, pentru simplul motiv că se consideră că aceasta a contribuit parțial sau chiar exclusiv la producerea prejudiciului.

b) Hotărârea Curții

48. În condițiile în care concluziile fuseseră deja prezentate în cauza Carvalho și astfel cauza Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio nu punea o problemă nouă de drept, Curtea a decis, după ascultarea avocatului general, să judece cauza fără concluzii, în temeiul articolului 20 alineatul (5) din Statutul Curții de Justiție.

49. Prin Hotărârea Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio⁴⁶, Curtea a statuat că directivele privind asigurarea de răspundere civilă auto nu se opun unor dispoziții naționale privind răspunderea civilă care permit excluderea sau limitarea dreptului victimei unui accident de a solicita o despăgubire în temeiul asigurării de răspundere civilă a autovehiculului implicat în accident pe baza unei aprecieri individuale a contribuției exclusive sau parțiale a acestei victime la prejudiciul pe care l-a suferit.

44 — Hotărârea Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio (citată la nota de subsol 10, punctul 22).

45 — *Ibidem*, punctul 2.

46 — Citată la nota de subsol 10.

50. Curtea a invocat argumente juridice similare celor din cauza *Carvalho Ferreira Santos*. Aceasta a subliniat mai întâi necesitatea de face o distincție între, pe de o parte, obligația de a acoperi, prin asigurarea de răspundere civilă, pagubele produse de autovehiculele unor terți și, pe de altă parte, întinderea despăgubirii acestora din urmă în temeiul răspunderii civile a asiguratului⁴⁷. Totodată, Curtea a amintit că, în lipsa din dreptul Uniunii a unei norme de armonizare, statele membre rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor⁴⁸.

51. Ca și în cauza *Carvalho Ferreira Santos*, Curtea a făcut trimitere la deosebirea existentă între procedura principală și circumstanțele care au determinat pronunțarea Hotărârilor *Candolin* și alții și *Farrell*. Spre deosebire de ultimele două cauze, dreptul la despăgubire al victimelor unui accident nu este afectat din cauza unei limitări a acoperirii răspunderii civile prin dispozițiile în materie de asigurare, ci mai curând din cauza unei limitări a răspunderii civile a șoferului asigurat în temeiul regimului de răspundere civilă aplicabil⁴⁹.

52. Această constatare s-a întemeiat pe examinarea dispozițiilor naționale relevante. Astfel cum a dedus Curtea din decizia de trimitere, articolele 503 și 504 din Codul civil portughez stabileau o răspundere obiectivă în cazul unui accident de circulație. Cu toate acestea, conform articolului 505 din Codul civil portughez, răspunderea pentru riscul prevăzut la articolul 503 alineatul 1 din codul menționat era exclusă dacă accidentul era imputabil victimei. În plus, atunci când culpa victimei a contribuit la producerea sau la agravarea daunelor, articolul 570 din Codul civil portughez prevedea că, luându-se în considerare gradul de gravitate a acestei culpe, persoana respectivă va fi lipsită în tot sau în parte de despăgubire⁵⁰. Curtea a interpretat aceste dispoziții în sensul că răspunderea pentru risc a șoferului vehiculului implicat în accident trebuie exclusă, în temeiul acestora, numai în cazul în care accidentul este imputabil exclusiv victimei. În cazul în care culpa victimei a contribuit la producerea sau la agravarea prejudiciului pe care l-a suferit, despăgubirea acesteia era, în temeiul acestei legislații, afectată într-o măsură proporțională cu gradul de gravitate a culpei⁵¹.

53. Curtea a susținut că, spre deosebire de contextele juridice care au determinat pronunțarea Hotărârilor *Candolin* și alții și *Farrell*, citate anterior, legislația respectivă nu a avut ca efect, în cazul contribuției victimei la producerea propriului prejudiciu, excluderea din oficiu sau limitarea în mod disproporționat a dreptului acesteia, în speță a dreptului părinților unui copil minor decedat, în timp ce circula cu bicicleta, într-o coliziune cu un autovehicul, la o despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă a șoferului vehiculului implicat în accident. Prin urmare, Curtea a tras concluzia că legislația în discuție nu afecta garanția prevăzută de dreptul Uniunii că răspunderea civilă determinată potrivit dreptului național este acoperită printr-o asigurare conformă cu cele trei directive sus-menționate⁵².

54. Cu alte cuvinte, Curtea a considerat că împrejurarea că despăgubirea unei persoane vătămate este exclusă în conformitate cu regimul național de răspundere civilă pentru motivul că aceasta a contribuit la producerea prejudiciului nu constituie o atingere adusă efectului util al directivelor, întrucât a rămas neafectată acoperirea de principiu intenționată – în lumina dreptului Uniunii – a dreptului la despăgubire prin intermediul asigurării de răspundere civilă auto.

47 — *Ibidem*, punctul 25.

48 — *Ibidem*, punctul 26.

49 — *Ibidem*, punctul 31.

50 — *Ibidem*, punctul 32.

51 — *Ibidem*, punctul 33.

52 — *Ibidem*, punctul 34.

C – Examinarea prezentei cauze

55. După ce am prezentat caracteristicile esențiale ale jurisprudenței anterioare, trebuie să verificăm dacă din aceasta se pot trage concluzii în vederea soluționării prezentei cauze.

1. Determinarea obiectului interpretării

56. În prealabil, sunt totuși necesare câteva observații cu privire la obiectul interpretării. Este recunoscut faptul că printre competențele Curții se numără și precizarea sau chiar reformularea unei întrebări preliminare, dacă este necesar, pentru a se putea oferi instanței de trimitere un răspuns cât mai complet și cât mai util posibil, care să contribuie la soluționarea litigiului⁵³. În opinia noastră, clarificarea întrebării preliminare este necesară în măsura în care aceasta urmărește, parțial, și interpretarea unei dispoziții – respectiv articolul 1a din A treia directivă – care este inaplicabilă în acțiunea principală, atât *ratione materiae*, cât și *ratione temporis*.

57. Dispoziția nu este aplicabilă *ratione materiae* întrucât persoana vătămată din acțiunea principală nu aparține cercului relevant de persoane protejate. Această dispoziție prevede că asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto acoperă vătămările corporale și daunele materiale suferite de pietoni, de cicliști și de alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident în care a fost implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. În acțiunea principală este însă vorba despre dreptul la despăgubire al unui pasager care a suferit vătămări într-un accident.

58. Dispoziția nu este aplicabilă *ratione temporis* întrucât Directiva 2005/14, prin care aceasta a fost introdusă în A treia directivă, a fost adoptată abia la 11 mai 2005. Directiva 2005/14 trebuia, potrivit articolului 6 alineatul (1), să fie transpusă până la 11 iunie 2007. Or, în fața instanțelor naționale, particularii pot în principiu să invoce dispozițiile directivei numai după expirarea termenului de transpunere. Astfel cum a statuat Curtea în jurisprudența sa, înainte de expirarea termenului prevăzut, statelor membre nu li se poate reproșa că nu au transpus directiva în ordinea juridică națională⁵⁴. Luând în considerare faptul că accidentul de circulație care stă la baza acțiunii principale s-a produs la 12 iunie 2004, posibilitatea de a invoca această directivă este exclusă.

59. Având în vedere această constatare, interpretarea articolului 1a din A treia directivă se dovedește lipsită de relevanță. De aceea, Curtea trebuie să considere că această dispoziție nu face parte din obiectul interpretării. Prin urmare, întrebarea preliminară trebuie clarificată în sensul că cererea de interpretare nu privește și dispoziția directivei în discuție.

2. Aplicabilitatea jurisprudenței menționate în acțiunea principală

60. În opinia noastră, în favoarea aplicării în acțiunea principală a jurisprudenței menționate privind raportul dintre dreptul civil național și dreptul în materia asigurării auto care ține de dreptul Uniunii pot fi invocate o serie de argumente pe care le vom examina în continuare.

53 — A se vedea printre altele Hotărârea din 11 iulie 2002, Marks & Spencer (C-62/00, Rec., p. I-6325, punctul 32), și Hotărârea din 28 noiembrie 2000, Roquette Frères (C-88/99, Rec., p. I-10465, punctele 18 și 19). A se vedea Lenaerts, K., Arts, D., Maselis, I., *Procedural Law of the European Union*, ediția a doua, Londra, 2006, p. 48 și urm., punctul 2-021.

54 — A se vedea Hotărârea din 4 iulie 2006, Adeneler și alții (C-212/04, Rec., p. I-6057, punctul 114).

61. Mai întâi trebuie să se arate că, astfel cum au subliniat în mod corect guvernul portughez⁵⁵ și Comisia⁵⁶, în cauza Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, Curtea a răspuns deja la o întrebare preliminară aproape identică. Tocmai pentru acest motiv, hotărârea este deosebit de importantă pentru aprecierea problemelor de drept care se ridică în prezenta cauză. Ca și în cauza menționată mai sus, în speță este vorba în ultimă instanță tot despre conformitatea cu directivele a dispozițiilor portugheze privind excluderea răspunderii pentru risc a deținătorului vehiculului ca urmare a culpei proprii a persoanei vătămate. Astfel cum reiese atât din întrebarea preliminară, cât și din dispozițiile relevante ale Codului civil portughez, aceste dispoziții de drept civil conferă instanței care trebuie să se pronunțe cu privire la dreptul la despăgubire născut în urma unui accident de circulație competența de a limita sau chiar de a refuza acest drept atunci când culpa părții vătămate a contribuit la producerea sau la agravarea daunelor. Acest lucru rezultă dintr-un principiu din dreptul civil portughez, potrivit căruia culpa părții vătămate poate avea efecte asupra valorii despăgubirii. În funcție de gravitatea culpei, aceasta poate conduce chiar la excluderea în totalitate a dreptului la despăgubire.

62. Jurisprudența anterioară a Curții dovedește că acest principiu din dreptul civil portughez este, în principiu, compatibil cu dreptul Uniunii, întrucât în ambele hotărâri menționate s-a recunoscut competența statelor membre de a prevedea în ordinele juridice naționale atât reducerea la jumătate a dreptului la despăgubire⁵⁷, cât și excluderea acestuia⁵⁸ dacă acest lucru este justificat. Acest fapt se explică în primul rând prin separarea, recunoscută de Curte, între asigurarea de răspundere civilă auto, care face obiectul reglementărilor Uniunii, și răspunderea civilă în cazul accidentelor rutiere, care este conturată de dispozițiile de drept național. Dat fiind că statele membre pot să precizeze în special tipul de răspundere civilă auto⁵⁹, acestea sunt, în consecință, de asemenea libere să stabilească în cadrul dreptului național dacă excluderea dreptului la despăgubire trebuie să depindă de o eventuală culpă a persoanei vătămate.

63. Astfel cum observă în mod corect guvernul german⁶⁰, împrejurarea că situația de fapt din acțiunea principală prezintă anumite particularități este lipsită de relevanță juridică pentru răspunsul la întrebarea preliminară. Aceste particularități nu pot fi invocate nici ca argument pentru o analiză diferențiată. Ele pot avea cel mult efecte asupra aprecierii juridice a situației de fapt în temeiul dreptului civil național. Concret, astfel cum reiese din decizia de trimitere, este vorba despre faptul că, în acțiunea principală, pasagerul vătămat a încălcat obligația legală de folosire a centurii de siguranță, ceea ce, în conformitate cu dreptul portughez, poate reprezenta un aspect relevant din punct de vedere juridic, justificând imputarea unei vinovății comune persoanei vătămate. Acest lucru se poate concluziona în special din modul în care este formulată întrebarea preliminară.

64. În această privință, trebuie să se arate că finalmente Curtea este obligată să aplice interpretarea dreptului civil național din jurisprudența portugheză, întrucât nu are competența să interpreteze dreptul național⁶¹ sau să aprecieze probleme de fapt⁶². În cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, este numai de competența instanței de trimitere interpretarea dreptului național și analizarea efectelor sale⁶³. Din perspectiva dreptului Uniunii, aprecierea juridică a situației de fapt în sensul

55 — A se vedea punctul 35 din observațiile guvernului portughez.

56 — A se vedea punctul 41 din observațiile Comisiei.

57 — A se vedea punctul 44 din prezentele concluzii.

58 — A se vedea punctul 49 din prezentele concluzii.

59 — A se vedea punctul 41 din prezentele concluzii.

60 — A se vedea punctul 4 din observațiile guvernului german.

61 — A se vedea printre altele Hotărârea din 19 martie 1964, Unger (75/63, Rec., p. 347), și Hotărârea din 18 decembrie 1997, Annibaldi (C-309/96, Rec., p. I-7493, punctul 13).

62 — A se vedea Hotărârea din 22 septembrie 2011, Interflora și alții (C-323/09, Rep., p. I-8625, punctul 46), și Hotărârea din 19 aprilie 2012, Wintersteiger (C-523/10, punctele 26 și 28).

63 — A se vedea Hotărârea din 3 februarie 1977, Benedetti (52/76, Rec., p. I-163, punctul 25), Hotărârea din 21 septembrie 1999, Kordel și alții (C-397/96, Rec., p. I-5959, punctul 25), Hotărârea din 17 iulie 2008, Corporación Dermoeestética (C-500/06, Rep., p. I-5785, punctul 21), și Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company și Evans (C-442/10, Rep., p. I-12639, punctul 22).

menționat anterior este, în orice caz, incontestabilă, întrucât directivele privind asigurarea de răspundere civilă auto nu au, în mod sigur, drept obiectiv armonizarea regimurilor de răspundere civilă ale statelor membre. Astfel, în vederea soluționării prezentei proceduri de trimitere preliminară, este determinantă numai aprecierea juridică cu caracter obligatoriu a unui act – săvârșit sub formă de acțiune sau de omisiune – ca fiind din culpă comună, stabilită de instanțele portugheze. Prin urmare, Curtea nu trebuie să analizeze argumentele prezentate de domnul Marques Almeida referitor la pretinsa lipsă de răspundere în producerea prejudiciului ca urmare a încălcării obligației de folosire a centurii de siguranță⁶⁴.

65. Nici împrejurarea că domnul Marques Almeida a suferit vătămări grave nu poate fi considerată un argument valabil pentru a se da o apreciere diferită a situației de drept. Trebuie să amintim că, într-o situație de fapt precum cea care a stat la baza hotărârii pronunțate în cauza Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, comportamentul considerat culpabil al părții vătămate a condus chiar la decesul acesteia. În pofida gravității daunelor suferite, Curtea nu a considerat că este cazul să se îndepărteze de jurisprudența anterioară. În aceste condiții, argumentele invocate în acest sens de domnul Marques Almeida trebuie respinse, întrucât nu prezintă relevanță în speță.

66. O altă particularitate menționată este aceea că, la momentul accidentului, unul dintre vehiculele implicate nu era asigurat. Or, nici de aici nu rezultă în ce măsură această împrejurare ar putea fi relevantă pentru aprecierea situației de drept, din moment ce, în afară de societatea la care este asigurat celălalt vehicul implicat, domnul Marques Almeida are posibilitatea de a se îndrepta și împotriva proprietarului vehiculului fără asigurare, împotriva șoferului acestui din urmă vehicul și împotriva Fondului de Garanție, care, dat fiind că este vorba despre o răspundere obiectivă, ar putea fi obligați în solidar la plata despăgubirilor. Chiar instanța de trimitere atrage atenția asupra acestui aspect în întrebarea preliminară.

67. În plus, trebuie precizat că, spre deosebire de cauzele Carvalho Ferreira Santos și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, împrejurarea că în acțiunea principală nu este vorba despre despăgubirea conducătorului unui vehicul, ci a pasagerului aflat pe scaunul din dreapta șoferului nu poate fi invocată împotriva aplicării prin analogie a acestei jurisprudențe în prezenta cauză. Trebuie subliniat mai întâi că asigurarea de răspundere civilă auto pentru pagubele produse de autovehicule acoperă, în principiu, daunele „tuturor pasagerilor”, așadar, inclusiv daunele suferite de un pasager aflat pe scaunul din dreapta șoferului, astfel cum reiese din modul de redactare a articolului 1 din A treia directivă. Prin urmare, protecția conferită unui pasager aflat pe scaunul din dreapta șoferului în temeiul legislației în materie de asigurări este comparabilă cu cea a oricăruia dintre participanții la traficul rutier care conduce un vehicul. Această reglementare a dreptului Uniunii, care urmărește să garanteze tuturor participanților la traficul rutier o protecție amplă prin asigurare, nu afectează însă chestiunea unei eventuale limitări, până la excluderea în totalitate a dreptului la despăgubire al pasagerului în conformitate cu legislația în materie de răspundere civilă. În această privință, nu rezultă elemente particulare pentru stabilirea întinderii despăgubirii. Astfel cum a observat în mod corect Comisia⁶⁵, considerațiile Curții din Hotărârea Carvalho Ferreira Santos referitoare la articolul 1a din Directiva 2005/14 și la articolul 12 din Directiva 2009/103 converg spre aceeași soluție, deși privesc protecția altor categorii de participanți la traficul rutier. Prin urmare, trebuie să se constate că aspectul că persoana vătămată era așezată pe scaunul din dreapta șoferului nu produce în sine efecte asupra aprecierii prezentei cauze.

68. În cazul în care se constată, precum în acțiunea principală, că excluderea dreptului la despăgubire al persoanei vătămate se datorează în final exclusiv excluderii răspunderii civile, atunci dispare și posibilitatea de a face o paralelă cu cauza Candolin și alții și cu cauza Ferrell, la care face referire instanța de trimitere pentru a-și motiva cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare, întrucât,

64 — A se vedea punctul 23 din observațiile domnului Marques Almeida.

65 — A se vedea punctele 47-51 din observațiile Comisiei.

spre deosebire de circumstanțele care au determinat pronunțarea Hotărârilor Candolin și alții și Farrell, citate anterior, în acțiunea principală, dreptul la despăgubire al domnului Marques Almeida, în calitate de victimă a unui accident, nu este afectat de o limitare a întinderii răspunderii civile în materie de asigurare.

69. Contrar dispozițiilor legislative care au determinat pronunțarea Hotărârilor Candolin și alții și Farrell, citate anterior, legislația portugheză în cauză nu are ca efect, în cazul în care victima contribuie la producerea propriului prejudiciu, excluderea din oficiu sau limitarea în mod disproporționat a dreptului acesteia la despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă a șoferului vehiculului implicat în accident. Această legislație nu afectează garanția, prevăzută de dreptul Uniunii, că răspunderea civilă determinată potrivit dreptului național este acoperită printr-o asigurare conformă cu cele trei directive privind asigurarea de răspundere civilă auto.

70. Întrucât există elemente comune evidente între problemele de drept din prezenta cauză și cele din cauzele Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio și Carvalho Ferreira Santos, se impune aplicarea acestei jurisprudențe. În consecință, Curtea ar trebui să constate că directivele privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu se opun posibilității ca dreptul național să prevadă că, în cazul unei coliziuni între vehicule, soldată cu vătămarea pasagerului unuia dintre vehicule și care nu poate fi considerată ca fiind produsă din vina niciunuia dintre conducătorii vehiculelor, dreptul la despăgubire al respectivului pasager trebuie refuzat sau limitat, considerându-se că acesta a contribuit la producerea propriului prejudiciu.

D – *Lipsa necesității de a modifica jurisprudența*

71. Din examinarea de mai sus a rezultat că directivele privind armonizarea asigurării obligatorii de răspundere civilă auto îndeplinesc obiectivul urmărit de legiuitor, și anume de a se asigura că răspunderea civilă pentru vehicule este acoperită prin asigurare. Acestea nu produc însă efecte asupra întinderii răspunderii civile, întrucât nu urmăresc armonizarea regimurilor naționale de răspundere civilă. În aceste condiții, în stadiul actual de dezvoltare a dreptului Uniunii trebuie luat în considerare faptul că sistemele de drept civil ale statelor membre⁶⁶ oferă soluții diferite în legătură cu nivelul despăgubirilor acordate victimelor accidentelor, precum domnul Marques Almeida. Se pare că o apropiere indirectă a acestor legislații, printr-o interpretare extensivă a directivelor, nu este posibilă fără a se aduce atingere competenței legiuitorului Uniunii, care, până în prezent, a refuzat în mod

66 — Majoritatea statelor membre (de exemplu, Germania, Spania, Estonia, Franța, Italia, Letonia, Polonia, Slovenia, Suedia) recunosc dreptul la despăgubire al victimei accidentului chiar și atunci când nu s-a dovedit vinovăția niciunuia dintre șoferii implicați. În general, acest lucru se întemeiază pe ideea răspunderii pentru riscul generat de conducerea unui vehicul pe drumurile publice. Aceste sisteme juridice conferă persoanelor în cauză și o acțiune directă împotriva societății de asigurare. În alte state membre nu există însă o asemenea răspundere independent de existența sau inexistența unei culpe. Dimpotrivă, persoana în cauză trebuie să invoce încălcarea de către șofer a obligației de supraveghere (de exemplu în Irlanda și în Țările de Jos). În ceea ce privește întinderea dreptului la despăgubire, unele state membre (de exemplu Polonia și Slovenia) prevăd posibilitatea reducerii sau chiar a excluderii acestui drept dacă, la momentul producerii accidentului, persoana respectivă nu avea atașată centura de siguranță. Pe de altă parte, alte state membre (de exemplu Franța și Suedia) recunosc în sistemele lor juridice dreptul fundamental al persoanei în cauză la repararea integrală a prejudiciului, o derogare de la acest principiu fiind posibilă numai în cazuri speciale. Dimpotrivă, alte state membre (de exemplu, Germania, Spania, Grecia, Italia, Letonia) prevăd în principiu reducerea, respectiv excluderea dreptului la despăgubire atunci când persoana în cauză nu și-a îndeplinit obligația de prevenire a prejudiciului. Acest lucru nu se realizează însă automat, ci numai dacă debitorul obligației de despăgubire face dovada că persoana în cauză nu ar fi suferit vătămările corporale dacă ar fi respectat obligația de folosire a centurii de siguranță.

conștient o astfel de armonizare. În cazul în care s-ar considera necesară armonizarea regimurilor de răspundere civilă, o astfel de interpretare nici nu ar fi de dorit, cu atât mai mult cu cât o apropiere a legislațiilor în materia dreptului civil efectuată de către legiuitorul Uniunii⁶⁷ – astfel cum o arată câteva exemple recente⁶⁸ – este inevitabilă.

VII – Concluzie

72. Având în vedere considerațiile precedente, propunem Curții să răspundă la întrebarea adresată de Tribunal da Relação de Guimarães după cum urmează:

„Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi, articolul 2 alineatul (1) din Directiva 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, precum și articolul 1 din Directiva 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule trebuie interpretate în sensul că nu se opun posibilității ca o dispoziție națională de răspundere civilă să prevadă că, în cazul unei coliziuni între vehicule, soldată cu vătămarea pasagerului unuia dintre vehicule și care nu poate fi considerată ca fiind produsă din vina niciunui dintre conducătorii vehiculelor, trebuie refuzată sau limitată despăgubirea la care are dreptul respectivul pasager, considerându-se că acesta a contribuit la producerea propriului prejudiciu.”

67 — O apropiere parțială în materia dreptului civil poate fi observată în special în domeniul dreptului privind protecția consumatorului. Acesta suferă în prezent un proces de revizuire legislative care dovedesc eforturile Comisiei de consolidare și de modernizare a acquis-ului existent. Nu numai Directiva 93/13/CEE a Consiliului din 5 aprilie 1993 privind clauzele abuzive în contractele încheiate cu consumatorii (JO L 95, p. 29, Ediție specială, 15/vol. 2, p. 273) a suferit unele modificări punctuale prin Directiva 2011/83/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 privind drepturile consumatorilor (JO L 304, p. 64), care se întemeiază pe principiul realizării unei armonizări depline a dispozițiilor naționale privind protecția consumatorilor, dar, în plus, prin Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Legislația europeană comună în materie de vânzare din 11 octombrie 2011 [COM(2011) 635 final], Comisia a propus un proiect legislativ care va facilita pe viitor aplicarea opțională a acestei reglementări în cazul contractelor de vânzare-cumpărare cu element transfrontalier dacă părțile prevăd în mod expres acest lucru.

68 — Printre modelele de apropiere treptată a legislațiilor în domeniul dreptului civil se numără Cadrul comun de referință („Common Frame of Reference”), care oferă de asemenea reglementări privind răspunderea extracontractuală. Acesta cuprinde la punctul VI–1:101 („Basic Rule”) norma de bază conform căreia are dreptul la despăgubire persoana care a suferit un prejudiciu ca urmare a unui act imputabil altcuiva. La punctul VI–3:205 („Accountability for damage caused by motor vehicles”) se prevede răspunderea deținătorului vehiculului pentru prejudiciul suferit de o altă persoană în urma unui accident de circulație. Pe de altă parte, alineatul (1) al punctului VI–5:102 („Contributory fault and accountability”) prevede reducerea dreptului la despăgubire în măsura în care persoana vătămată a contribuit la producerea propriului prejudiciu. Conform alineatului (2) litera (c), această reducere a dreptului la despăgubire este însă exclusă atunci când prejudiciul s-a produs în cadrul unui accident de circulație, cu excepția cazului în care, având în vedere circumstanțele din cazul concret, neglijența persoanei vătămate a fost gravă. Această reglementare vizează acordarea unei protecții speciale victimelor accidentelor de circulație.