



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
NILO JÄÄSKINEN
 prezentate la 11 iulie 2013¹

Cauza C-22/12

Katarína Haasová
împotriva
Rastislav Petrík,
Blanka Holingová

[cerere de decizie preliminară formulată de Krajský súd v Prešove (Slovacia)]

Cauza C-277/12

Vitālijs Drozdovs, reprezentat de Valentīna Balakireva
împotriva
AAS Baltikums

[cerere de decizie preliminară formulată de Augstākās tiesas Senāts (Letonia)]

„Apropierea legislațiilor — Asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule — Daune acoperite de această asigurare — Directiva 72/166/CEE — Articolul 3 alineatul (1) — Directiva 84/5/CEE — Articolul 1 alineatele (1) și (2) — Directiva 90/232/CEE — Articolul 1 — Noțiunea „vătămări corporale” — Includerea unui prejudiciu nematerial — Despăgubire pentru prejudiciul nematerial cauzat de decesul unei persoane apropiate într-un accident rutier — Sume minime garantate”

I – Introducere

1. Cele două cauze care vor face obiectul prezentelor concluzii privesc eventuala despăgubire, în temeiul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, pentru prejudiciul cauzat de decesul unei persoane apropiate într-un accident rutier². Ținând seama de punctele comune existente în aceste cauze și în special de faptul că problema juridică principală pe care ele o ridică este aceeași, am considerat oportun să prezentăm concluzii comune cu privire la obiectul acestora, chiar dacă, în lipsa unei veritabile conexități între ele, Curtea nu a avut în vedere conexarea lor.

2. Prima cauză, înregistrată cu numărul C-22/12 (denumită în continuare „cauza Haasová”), este aferentă cererii de decizie preliminară formulate de Krajský súd v Prešove (Curtea Regională Prešov) (Slovacia) care are ca obiect interpretarea articolului 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi³ (denumită în

1 — Limba originală: franceza.

2 — Apropierea față de această persoană, care este victima directă a accidentului, poate rezulta, în unele sisteme juridice, nu numai dintr-o legătură de rudenie, astfel cum este cazul în prezentele cauze, ci și din legături strânse de afecțiune care sunt materializate în special printr-o conviețuire efectivă. Pentru a ține seama de acest aspect, terminologia utilizată în prezentele concluzii nu se va limita numai la membrii familiei.

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

continuare „Prima directivă”) și a articolului 1 primul paragraf 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 autovehicule⁴ (denumită în continuare „A treia directivă”).

3. A doua cauză, cu numărul C-277/12 (denumită în continuare „cauza Drozdovs”), privește cererea de decizie preliminară formulată de Augstākās tiesas Senāts (Senatul Curții Supreme) (Letonia) în vederea interpretării atât a articolului 3 din Prima directivă, cât și a articolului 1 alineatele (1) și (2) din 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 autovehicule⁵ (denumită în continuare „A doua directivă”).

4. Din coroborarea întrebărilor adresate Curții în cauzele Haasová și Drozdovs rezultă trei probleme.

5. În primul rând, principala problemă, care este comună celor două cauze, este dacă articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă și articolul 1 primul paragraf din A treia directivă⁶ trebuie interpretate în sensul că un prejudiciu nepatrimonial sau moral (denumit în continuare „prejudiciu nematerial”⁷), precum cel care rezultă în urma decesului unui părinte sau al unui soț într-un accident rutier, face parte din categoria daunelor care trebuie să fie acoperite de asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Acest fapt presupune, în special, definirea conținutului noțiunii „vătămare corporală” care figurează în ultimele două dispoziții de mai sus, cu scopul de a stabili dacă aceasta poate include un prejudiciu nematerial suferit de apropiații unei persoane decedate în astfel de împrejurări, care nu au fost direct implicați în accident.

6. În al doilea rând, prin intermediul celei de a doua întrebări adresate în cauza Drozdovs, Curtea este chemată să stabilească, în cazul în care statele membre ar fi obligate să adopte măsuri necesare pentru ca despăgubirea pentru un astfel de prejudiciu să fie acoperită de asigurarea obligatorie prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă și la articolul 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă, dacă acestea au posibilitatea să adopte o reglementare care stabilește o limită a despăgubirii suportate de asigurător la un nivel net inferior sumelor minime garantate prevăzute de directivele menționate.

7. În al treilea rând, a doua întrebare adresată în cauza Haasová privește, în esență, ipoteza contrară celei menționate mai sus, și anume cazul în care o reglementare națională care nu prevede despăgubirea pentru prejudiciul respectiv ar fi considerată compatibilă cu articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă și cu articolul 1 primul paragraf din A treia directivă. Astfel, se solicită Curții să stabilească dacă o instanță dintr-un stat membru ar putea să interpreteze reglementarea menționată în lumina acestor dispoziții ale dreptului Uniunii, astfel încât să acorde o asemenea despăgubire în pofida dispozițiilor contrare ale dreptului național aplicabil.

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

5 — JO 1984, L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104.

6 — Cele trei directive menționate au fost abrogate, împreună cu altele, prin Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO L 263, p. 11), prin care s-a efectuat codificarea lor.

7 — Având în vedere că cele două instanțe de trimitere, precum și legislațiile naționale și doctrina, utilizează alternativ termeni precum „prejudiciu nepatrimonial” sau „prejudiciu moral”, al căror conținut juridic poate să varieze, am decis să optăm în prezentele concluzii pentru expresia „prejudiciu nematerial”, pe care o considerăm mai neutră.

II – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii⁸

1. Prima directivă

8. Primul-al treilea considerent ale Primei directive precizează, pe de o parte, că singurul scop al controlului la frontieră al asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru folosirea vehiculelor cu motor este protejarea intereselor persoanelor care pot fi victimele unor accidente cauzate de astfel de vehicule și, pe de altă parte, că cerințele diferite în acest domeniu ale fiecărui stat membru pot împiedica libera circulație a vehiculelor cu motor și a persoanelor în interiorul Comunității Europene și, în consecință, au efect direct asupra înființării și funcționării pieței comune.

9. Articolul 1 punctul 2 din directiva menționată prevede că, în sensul acesteia, „persoană vătămată” înseamnă „orice persoană îndreptățită să primească o despăgubire pentru orice pagubă sau vătămare provocată de vehicule”.

10. Articolul 3 alineatul (1) din aceeași directivă prevede că „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.”

2. A doua directivă

11. Potrivit celui de al treilea considerent al celei de A doua directive, deosebirile mari care există în continuare între legislațiile diverselor state membre privind extinderea obligației de asigurare au un efect direct asupra instituirii și funcționării pieței comune.

12. Al patrulea și al cincilea considerent ale acestei directive mai arată că „se justifică în special extinderea obligației ca asigurarea să includă răspunderea ca rezultat al distrugerii proprietății” și că „valorile de la care asigurarea este obligatorie trebuie să permită, în orice împrejurare, garantarea unei despăgubiri suficiente a victimelor, oricare ar fi statul membru în care s-a produs accidentul”.

13. Articolul 1 alineatele (1) și (2) din directiva menționată prevede:

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

(2) Fără a aduce atingere garanțiilor superioare pe care statele membre le pot stabili, fiecare stat membru trebuie să impună ca valorile pentru care această asigurare este obligatorie să se ridice la minimum:

- 350 000 ECU pentru vătămare corporală, atunci când nu există decât o singură victimă; atunci când există mai multe victime în cazul unei singure cereri de despăgubire, această valoare se înmulțește cu numărul victimelor;
- 100 000 ECU pentru pagube materiale pentru fiecare cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor.

8 — Cu privire la evoluția dreptului Uniunii în domeniul respectiv, a se vedea Concluziile avocatului general Trstenjak prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida (C-300/10, punctul 5 și urm., precum și doctrina citată la aceste puncte).

Statele membre pot prevedea, în locul valorilor minime precedente, o sumă minimă de 500 000 ECU pentru vătămare corporală în cazul în care există mai multe victime la o singură cerere de despăgubire sau, în caz de vătămare corporală și pagube materiale, o sumă globală de minimum 600 000 ECU pentru fiecare cerere de despăgubire, oricare ar fi numărul victimelor sau natura pagubelor”⁹.

3. A treia directivă

14. Al patrulea considerent al celei de A treia directive prevede că „victimelor accidentelor cauzate de autovehicule ar trebui să li se garanteze un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Comunității”. Potrivit celui de al cincilea considerent al aceleiași directive, „există îndeosebi diferențe în asigurarea obligatorie pentru pasagerii autovehiculelor în unele state membre [și], pentru a putea proteja această categorie deosebit de vulnerabilă de victime potențiale, astfel de diferențe ar trebui eliminate”.

15. Articolul 1 din directiva menționată prevede în special 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”.

B – Dreptul național

1. Dreptul ceh (cauza Haasová)

16. Deși întrebările preliminare adresate în cauza Haasová privesc atât dispoziții de drept ceh, cât și dispoziții de drept slovac¹⁰, numai primele vor fi menționate aici, știind că acestea sunt aplicabile *ratione materiae* în ceea ce privește răspunderea civilă generată de accidentul în cauză, în temeiul Convenției privind legea aplicabilă accidentelor rutiere, încheiată la Haga la 4 mai 1971¹¹ (denumită în continuare „Convenția de la Haga din 1971”), precizându-se totuși că aceasta nu prestabilește legea aplicabilă, pe de altă parte, contractului de asigurare¹².

a) Codul civil ceh

17. Articolul 11 din Legea nr. 40/1964¹³ privind Codul civil (denumită în continuare „Codul civil ceh”) prevede, printre altele, că „orice persoană fizică are dreptul la protecția propriei persoane, în special la protecția vieții”.

18. Potrivit articolului 13 din acest cod:

„1) Persoana fizică are, în special, dreptul de a pretinde încetarea comportamentelor ilegale care aduc atingere propriilor drepturi ale personalității, eliminarea consecințelor unor astfel de comportamente și recunoașterea unei despăgubiri adecvate.

9 — Acest alineat (2) a fost revizuit prin 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), cu termen de transpunere stabilit la 11 iunie 2007, astfel încât cuantumul prevăzute au fost stabilite la o sumă minimă de acoperire fixată, în cazul vătămărilor corporale, la 1 milion de euro în situația în care există o singură victimă, sau la 5 milioane de euro pentru o cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor, iar în cazul daunelor materiale la 1 milion de euro pentru o cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor.

10 — În special, articolul 4 din Legea slovacă nr. 381/2001 privind contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (denumită în continuare „Legea slovacă privind asigurarea obligatorie”).

11 — Text disponibil pe site-ul internet al Conferinței de la Haga de Drept Internațional Privat (www.hcch.net).

12 — Cu privire la acest aspect, a se vedea punctul 48 și urm. din prezentele concluzii.

13 — Lege promulgată la 26 februarie 1964.

2) În cazul în care nu este posibilă o compensare adecvată, în sensul alineatului 1, îndeosebi pentru că a fost grav lezată demnitatea unei persoane fizice sau a fost grav lezată prestigiul său social, aceasta din urmă are, de asemenea, dreptul la daune nepatrimoniale în formă pecuniară.

3) Valoarea despăgubirii în sensul alineatului 2 este stabilită de instanță având în vedere gravitatea prejudiciului nematerial survenit și împrejurările în care s-a produs încălcarea dreptului”.

19. Articolul 444 alineatul 3 litera a) din codul menționat prevede că, în caz de deces, supraviețuitorii au dreptul la o despăgubire forfetară de 240 000 de coroane cehe (CZK), adică aproximativ 9 300 de euro, în situația pierderii unui soț.

b) Legea cehă privind asigurarea obligatorie

20. Articolul 6 alineatul 1 din Legea nr. 168/1999¹⁴ privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (denumită în continuare „legea cehă privind asigurarea obligatorie”) prevede în special că această asigurare „se aplică față de orice persoană care răspunde pentru dauna provocată prin utilizarea vehiculului specificat în contractul de asigurare”.

21. Alineatul 2 al articolului menționat precizează că, cu excepția unor dispoziții contrare ale acestei legi, „asiguratul are dreptul ca societatea de asigurări să despăgubească partea vătămată, în numele său, în măsura și în cuantumul prevăzute de Codul civil, pentru [în special] prejudiciul adus sănătății sau în caz de deces [...] cu condiția ca partea vătămată să își fi susținut și demonstrat dreptul și cu condiția ca faptul generator, care a cauzat aceste prejudicii și pentru care răspunde asiguratul, să fi avut loc în perioada în care era în vigoare asigurarea de răspundere, cu excepția perioadei de întrerupere a acesteia din urmă”.

2. Dreptul leton (cauza Drozdovs)

a) Legea letonă privind asigurarea obligatorie

22. Legea letonă privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru proprietarii de autovehicule¹⁵, denumită „Legea OCTA” (denumită în continuare „legea letonă privind asigurarea obligatorie”), a transpus, printre altele, Prima, A doua și A treia directivă. Cuprinsul dispozițiilor următoare este cel în vigoare la data faptelor.

23. Potrivit articolului 15 din această lege, intitulat „Limita răspunderii asigurătorului”:

„(1) La producerea unui eveniment asigurat, asigurătorul cu care proprietarul vehiculului care a cauzat daunele a încheiat asigurarea de răspundere civilă [...] acoperă daunele pentru o valoare care nu depășește limita stabilită a răspunderii asigurătorului:

- 1) cu titlu de despăgubire pentru daune personale: până la 250 000 de lats [letoni (LVL)] pentru fiecare persoană vătămată;
- 2) cu titlu de despăgubire pentru daune materiale: până la 70 000 de lats [letoni (LVL)], indiferent de numărul de terți.

14 — Lege promulgată la 30 iulie 1999.

15 — Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums, *Latvijas Vēstnesis*, 2004, nr. 65 (3013).

(2) Terții au dreptul la despăgubire pentru daunele care nu fac obiectul despăgubirii în conformitate cu legea menționată sau care depășesc limita răspunderii asigurătorului, în conformitate cu procedurile stabilite de lege.”

24. Articolul 19 din legea menționată cuprinde lista daunelor, materiale sau nemateriale, care pot fi cauzate persoanelor vătămate ca urmare a unor accidente rutiere care intră sub incidența legii. Printre daunele nemateriale, definite drept „daune care cauzează persoanei vătămate dureri și suferințe psihice”, alineatul 2 punctul 3 din acest articol menționează în special „decesul susținătorului economic al familiei”. Alineatul 3 al aceluiași articol precizează că „cuantumul despăgubirii întemeiate pe asigurare, precum și modalitățile de calcul al acesteia în ceea ce privește daunele materiale și nemateriale” sunt stabilite de Consiliul de Miniștri.

25. Articolul 23 alineatul 1 litera a) din aceeași lege prevede că minorii, chiar și cei adoptați, au dreptul la o despăgubire întemeiată pe asigurare în cazul decesului susținătorului economic al acestora.

b) Decretul leton nr. 331

26. Decretul Consiliului de Miniștri nr. 331 din 17 mai 2005 privind valoarea despăgubirilor pentru daunele morale suferite de persoane și metodele de calcul al acestora¹⁶ (denumit în continuare „Decretul leton nr. 331”) a fost adoptat în scopul punerii în aplicare a articolului 19 alineatul 3 din legea letonă privind asigurarea obligatorie.

27. Articolele 7 și 10 din decretul menționat prevăd că valoarea despăgubirii întemeiate pe asigurare pentru durerile și suferințele psihice cauzate de decesul susținătorului economic al familiei este de 100 LVL pentru fiecare solicitant care face parte dintre persoanele menționate la articolul 23 alineatul 1 din legea letonă privind asigurarea obligatorie, și că valoarea totală a despăgubirilor întemeiate pe asigurare nu depășește 1 000 LVL pentru fiecare persoană vătămată într-un accident rutier, în situația în care au fost despăgubite toate daunele menționate la punctele 3, 6, 7 și 8 din decret.

III – Litigiile principale, întrebările preliminare și procedurile în fața Curții

A – *Cauza Haasová*¹⁷

28. La 7 august 2008, domnul Haas a decedat pe teritoriul Republicii Cehe, într-un accident rutier provocat de domnul Petrík. Acesta din urmă conducea un autovehicul înmatriculat și asigurat în Slovacia, care aparținea doamnei Holingová. Domnul Haas era pasager în autovehiculul care a intrat în coliziune cu un vehicul greu înmatriculat în Republica Cehă. El era căsătorit cu doamna Haasová și avea o fiică, născută la 22 aprilie 1999, acestea nefiind prezente la locul accidentului. Toate persoanele interesate aveau sau au cetățenia slovacă și domiciliul în Slovacia.

16 — Noteikumi par apdrošināšanas atlīdzības apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem, *Latvijas Vēstnesis*, 2005, nr. 80 (3238).

17 — Prezentarea acestui litigiu rezultă din elementele cuprinse atât în decizia de trimitere, cât și în clarificările aduse de instanța de trimitere la solicitarea Curții.

29. Prin sentința penală a Okresný súd Vranov nad Topľou (Tribunalul Departamental Vranov nad Topľou) (Slovacia), domnul Petrík, găsit vinovat, printre altele, de ucidere din culpă, a fost condamnat la o pedeapsă de doi ani de închisoare cu suspendare, însoțită de un termen de încercare de doi ani. În temeiul Codului penal și al Codului de procedură penală din Slovacia, acesta a fost de asemenea obligat să plătească, în perioada menționată și în funcție de posibilitățile sale, despăgubiri pentru daunele cauzate, printre care prejudiciul suferit de doamna Haasová, care a fost stabilit la un quantum de 1 057,86 euro.

30. Pe plan civil, doamna Haasová, acționând în nume propriu și în numele fiicei sale minore, a solicitat domnului Petrík și doamnei Holingová repararea pecuniară a prejudiciului calificat drept „nepatrimonial” care a fost cauzat de pierderea soțului și, respectiv, a tatălui, în temeiul articolului 13 alineatele 2 și 3 din Codul civil slovac. În primă instanță, conducătorul auto și proprietara vehiculului au fost obligați să îi plătească o sumă de 15 000 de euro cu titlu de daune nepatrimoniale.

31. Toate părțile au formulat apel în fața Krajský súd v Prešove. Aceasta din urmă precizează că, în calitate de intervenient în procedură, asigurătorul doamnei Holingová, societatea Allianz – Slovenská poisťovňa a.s., s-a opus acordării daunelor în discuție pentru motivul că dreptul la despăgubire invocat nu ar fi acoperit de contractul de asigurare în temeiul legilor cehă și slovacă privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule.

32. Potrivit instanței de trimitere, având în vedere situația de fapt din litigiul principal, ar trebui să se aplice dreptul material ceh, în conformitate cu articolul 3 din Convenția de la Haga din 1971, și în special articolul 444 alineatul 3 din Codul civil ceh care, spre deosebire de Codul civil slovac, prevede în mod expres repararea prejudiciilor nepatrimoniale în cadrul despăgubirii pentru prejudiciul cauzat apropiaților supraviețuitori, în cuantumurile stabilite prin lege, și în special o despăgubire forfetară de 240 000 CZK, adică aproximativ 9 300 de euro, pentru pierderea unui soț.

33. În plus, această instanță apreciază, pe de o parte, că dreptul la despăgubirea pentru prejudiciul nepatrimonial ar trebui să decurgă din dreptul la repararea daunelor acoperit de contractul de asigurare obligatorie și, pe de altă parte, că pretențiile doamnei Haasová se întemeiază pe un drept care ar fi derivat din cel al victimei accidentului rutier, întrucât viața defunctului domn Haas era protejată de articolul 11 din Codul civil ceh.

34. În pofida acestor considerații, Krajský súd v Prešove ridică problema caracterului adecvat al despăgubirii în cauză în raport cu dreptul Uniunii, stabilit fiind că din deciziile instanțelor slovace reies puncte de vedere antinomice în acest domeniu în ceea ce privește dispozițiile dreptului slovac. Aceasta mai arată că răspunsul Curții va fi determinant pentru a aprecia legalitatea intervenției asigurătorului în procedura principală și, în consecință, pentru a stabili caracterul obligatoriu față de acesta al deciziei care urmează a fi pronunțată în procedura menționată.

35. În acest context, Krajský súd v Prešove a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 1 alineatul (1) din [A treia directivă] coroborat cu articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] trebuie interpretat în sensul că se opune unei prevederi din dreptul național (precum cea de la articolul 4 din legea slovacă [privind asigurarea obligatorie] [18] și de la articolul 6 din legea cehă [privind asigurarea obligatorie]), potrivit căreia răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehicule nu acoperă prejudiciile morale exprimate în formă pecuniară suferite de supraviețuitorii victimelor unui accident rutier rezultat din folosirea autovehiculelor?”

18 — În clarificările pe care le-a furnizat ulterior, la solicitarea Curții, instanța de trimitere a arătat că ar trebui să se aplice dreptul material al Republicii Ceha în litigiul principal. Cu privire la acest aspect, a se vedea punctul 48 și urm. din prezentele concluzii.

2) În cazul în care la prima întrebare se răspunde că norma de drept intern menționată anterior nu este contrară dreptului Uniunii, prevederile articolului 4 alineatele 1, 2 și 4 din legea slovacă [privind asigurarea obligatorie] și ale articolului 6 alineatele 1-3 din legea cehă [privind asigurarea obligatorie] trebuie interpretate în sensul că nu se opun ca instanța națională, în conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din [A treia directivă] coroborat cu dispozițiile articolului 3 alineatul (1) din [Prima directivă], să recunoască supraviețuitorilor victimelor unui accident rutier rezultat din folosirea autovehiculelor, în calitatea lor de părți vătămate, dreptul la daune morale inclusiv în formă pecuniară?”

36. Au transmis Curții observații scrise guvernele slovac, german și estonian, precum și Comisia Europeană¹⁹. Nu s-a desfășurat o ședință.

B – Cauza Drozdovs

37. La 14 februarie 2006, părinții lui Vitālijs Drozdovs, născut la 25 august 1995, au decedat într-un accident rutier la Riga (Letonia). Întrucât era minor, copilul a fost plasat sub tutela bunicii sale, doamna Balakireva (denumită în continuare „tutorele lui Vitālijs Drozdovs”).

38. Accidentul a fost cauzat de conducătorul auto al unui autovehicul care era asigurat de societatea de asigurări AAS Baltikums (denumită în continuare „Baltikums”). Printr-o sentință penală confirmată în apel, acesta a fost condamnat la o pedeapsă cu închisoarea de șase ani și i-a fost suspendat permisul de conducere pentru o perioadă de cinci ani²⁰.

39. La 13 decembrie 2006, tutorele lui Vitālijs Drozdovs a informat asigurătorul despre producerea evenimentului asigurat și a solicitat despăgubirea minorului, în special pentru prejudiciul calificat drept „moral”, evaluat la 200 000 LVL. La 29 ianuarie 2007, Baltikums a plătit, în temeiul articolului 7 din Decretul leton nr. 331, o despăgubire de 200 LVL pentru suferința psihică a copilului²¹, precum și o despăgubire de 4 497,47 LVL cu titlu de daune patrimoniale, al cărei cuantum nu este contestat.

40. La 13 septembrie 2007, tutorele menționat a formulat o acțiune împotriva Baltikums prin care a solicitat plata unei despăgubiri de 200 000 LVL pentru prejudiciul moral suferit de Vitālijs Drozdovs, la o vârstă fragedă, ca urmare a decesului părinților săi, și care era întemeiată pe articolul 15 alineatul 1 punctul 1, pe articolul 19 alineatul 2 punctul 3 și pe articolul 39 alineatele 1 și 6 din legea letonă privind asigurarea obligatorie, precum și pe articolul 1 alineatul (2) din A doua directivă.

41. Acțiunea și apelul formulate de tutorele lui Vitālijs Drozdovs au fost respinse prin hotărârile din 27 noiembrie 2008 și, respectiv, din 16 noiembrie 2010, pentru motivul că Baltikums respectase cuantumul stabilit la articolul 7 din Decretul leton nr. 331.

42. Tutorele menționat a formulat recurs în fața Augstākās tiesas Senāts prin care solicita anularea hotărârii pronunțate de instanța de apel și trimiterea cauzei spre rejudecare la această instanță. Tutorele susține că aceasta din urmă ar fi aplicat în mod eronat articolul 15 alineatul 1 punctul 1 din legea letonă privind asigurarea obligatorie, întrucât dispoziția menționată ar trebui interpretată în special în conformitate cu Prima și cu A doua directivă. Or, din cele două directive ar reieși că statele membre nu sunt autorizate să stabilească limite ale despăgubirii care trebuie plătită la un nivel inferior valorilor minime prevăzute de dreptul Uniunii. De aici ar rezulta că articolul 7 din Decretul leton nr. 331 ar fi contrar limitelor stabilite de dispoziția respectivă din legea letonă privind asigurarea obligatorie și de directivele menționate, pe care legea în cauză le transpune.

19 — Întrucât au fost depuse după expirarea termenului, observațiile doamnei Haasová nu au fost incluse în dosar.

20 — Precizându-se că la momentul producerii faptelor autorul accidentului se afla sub influența alcoolului, conducea cu viteză excesivă și efectua o manevră de depășire periculoasă, cu un vehicul căruia îi lipsea un cauciuc de iarnă.

21 — Și anume 100 LVL pentru fiecare dintre cele două persoane decedate care erau susținătorii economici ai persoanei interesate.

43. În aceste împrejurări, Augstākās tiesas Senāts a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Despăgubirea pentru daune morale este inclusă în indemnizația obligatorie pentru vătămări corporale prevăzută la articolul 3 din [Prima directivă] și [la articolul 1 alineatele (1) și (2)] [22] din [A doua directivă]?
- 2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 3 din [Prima directivă] și [articolul 1 alineatele (1) și (2)] [23] din [A doua directivă] trebuie interpretate în sensul că aceste dispoziții se opun unei norme a unui stat membru prin care este limitată răspunderea civilă existentă în statul menționat – suma maximă a despăgubirii pentru prejudiciul nematerial (moral) – prin stabilirea unei limite care este considerabil inferioară limitei prevăzute pentru răspunderea asigurătorului de directive și de reglementarea națională?”

44. Au transmis Curții observații scrise tutorele lui Vitālijs Drozdovs, Baltikums, guvernele leton, german și lituanian, precum și Comisia.

45. În ședința din 20 martie 2013, au fost reprezentați tutorele lui Vitālijs Drozdovs, Baltikums, guvernele leton și german, precum și Comisia.

IV – Analiză

A – Observații preliminare privind legea aplicabilă

46. Identificarea legii aplicabile în cazul unui litigiu transfrontalier este o etapă prealabilă oricărei analize în termeni de drept material. Ea este esențială în speță, având în vedere disparitățile care există între legislațiile statelor membre în materie de despăgubiri întemeiate pe asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule²⁴.

47. Aceasta nu prezintă dificultăți în cauza Drozdovs, întrucât din elementele depuse la dosar nu reiese că un factor de extraneitate ar putea conduce la legarea situației în cauză de un alt stat membru decât Republica Letonia.

48. În schimb, această problemă se poate pune în cauza Haasová, ținând seama de împrejurările de fapt în care a avut loc accidentul rutier care se află la originea litigiului principal, cu care este sesizată o instanță slovacă. Astfel, locul accidentului în cauză este situat pe teritoriul Republicii Cehe și unul dintre vehiculele implicate material este înmatriculat în această țară, în timp ce celelalte puncte de legătură, și anume locul înmatriculării vehiculului în care se afla victima directă, precum și naționalitatea și reședința persoanelor implicate, leagă litigiul de Republica Slovacă.

22 — Instanța de trimitere a menționat „articolele 1 și 2” („1. un 2.pantă”) din A doua directivă. Știind că noțiunea „vătămare corporală”, care face obiectul întrebării, figurează la articolul 1, în special la alineatele (1) și (2), iar nu la articolul 2 din directiva menționată, această eroare de redactare trebuie, în opinia noastră, să fie corectată prin mențiunea „articolul 1 alineatele (1) și (2)”.

23 — *Idem*.

24 — A se vedea în special studiile de drept comparat citate de Lambert-Faivre, Y., și Leveneur, L., *Droit des assurances*, Dalloz, Paris, ediția a 12-a, 2005, p. 511, nota 1.

49. Articolul 28 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 864/2007²⁵ prevede că acesta nu aduce atingere aplicării convențiilor internaționale care reglementează conflictul de legi privind obligațiile necontractuale și la care unul sau mai multe state membre erau părți la momentul adoptării sale, deși, între statele membre, prezentul regulament prevalează față de convențiile încheiate exclusiv între două sau mai multe state membre în măsura în care aceste convenții privesc domeniul de reglementare al regulamentului în discuție.

50. În ceea ce privește răspunderea civilă extracontractuală care decurge dintr-un accident rutier, normele privind conflictul de legi cuprinse în Convenția de la Haga din 1971, care la momentul adoptării regulamentului menționat obliga atât state membre, cât și state terțe, trebuie să primeze asupra dispozițiilor acestuia din urmă în toate statele care au ratificat convenția respectivă, situație care se regăsește în special în Republica Slovacă²⁶.

51. Potrivit articolului 3 din Convenția de la Haga din 1971, legea aplicabilă în materie²⁷ este, în principiu, legea internă a statului pe teritoriul căruia s-a produs accidentul. Astfel, în cauza Haasová, instanța de trimitere slovacă consideră în mod întemeiat că această dispoziție conduce la desemnarea legii cehe²⁸. Amintim că derogările de la aplicarea principiului *lex loci delicti* în favoarea legii statului de înmatriculare sunt prevăzute la articolul 4 din convenția menționată. În special, litera b) a articolului respectiv se referă la cazul în care diferite vehicule sunt implicate într-un accident și în care toate sunt înmatriculate în același stat. Totuși, această ultimă condiție nu pare să fie îndeplinită în litigiul principal²⁹.

52. Trebuie precizat că aceste considerații privind aplicarea dreptului ceh în cazul răspunderii civile extracontractuale pentru accidentul în cauză nu prestabilesc în niciun fel determinarea legii care trebuie să reglementeze drepturile și obligațiile rezultate din contractul de asigurare auto într-o situație caracterizată printr-un conflict de legi³⁰.

B – Cu privire la includerea despăgubirii pentru prejudiciul nematerial cauzat unei victime indirecte în domeniul de aplicare al asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (primele întrebări în cauzele Haasová și Drozdovs)

53. În cauza Haasová, prin intermediul primei întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită în esență Curții să stabilească dacă articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă coroborat cu articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei prevederi din dreptul național potrivit căreia despăgubirea pecuniară pentru prejudiciile nepatrimoniale suferite de supraviețuitorii victimei unui accident rutier rezultat din folosirea autovehiculelor nu este acoperită de asigurarea obligatorie încheiată de persoana a cărei răspundere civilă este angajată.

25 — Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 iulie 2007 privind legea aplicabilă obligațiilor necontractuale („Roma II”) (JO L 199, p. 40).

26 — Convenția menționată a fost ratificată de Cehoslovacia. La 28 ianuarie 1993 și la 15 martie 1993, Republica Cehă și Republica Slovacă au declarat că se consideră obligate de această convenție – inclusiv de rezervele și de declarațiile făcute de Cehoslovacia – începând de la 1 ianuarie 1993, data divizării acestui stat.

27 — Articolul 8 din convenția menționată precizează domeniile acoperite de legea declarată aplicabilă, care includ stabilirea, printre altele, a condițiilor și a întinderii răspunderii, a existenței și a naturii daunelor care pot fi reparate, a transmisibilității dreptului la despăgubire și a persoanelor care au dreptul la despăgubire pentru daunele pe care le-au suferit personal.

28 — Precizăm că instanța de trimitere slovacă, și anume Krajský súd v Prešove, a arătat că, în temeiul articolului 3 din Convenția de la Haga din 1971, ar trebui să se aplice dreptul material al Republicii Ceha, având în vedere că vătămarea corporală s-a produs la 7 august 2008 și în legătură cu circulația unui autovehicul pe teritoriul Republicii Ceha.

29 — Astfel, instanța de trimitere a precizat că vehiculul aflat la originea accidentului era înmatriculat în Slovacia, în timp ce vehiculul care a fost lovit era înmatriculat în Republica Cehă.

30 — Această lege trebuie desemnată în conformitate cu articolul 7 din A doua Directivă 88/357/CEE a Consiliului din 22 iunie 1988 de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă, de stabilire a dispozițiilor destinate să faciliteze exercitarea efectivă a libertății de a presta servicii și de modificare a Directivei 73/239/CEE (JO L 172, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 197) sau, pentru contractele încheiate după 17 decembrie 2009, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I) (JO L 177, p. 6).

54. Prima întrebare preliminară adresată în cauza Drozdovs este asemănătoare, având în vedere că aceasta intervine într-un context factic similar³¹, deși dispozițiile avute în vedere și termenii utilizați nu sunt în totalitate identici, întrucât instanța de trimitere dorește să știe dacă articolul 3 din Prima directivă și articolul 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă trebuie interpretate în sensul că obligația de dezdăunare pentru vătămări corporale se referă și la daunele morale prevăzute în dreptul național.

55. Având în vedere asemănarea lor substanțială, aceste întrebări vor fi analizate împreună în prezentele concluzii, de unde rezultă că interpretarea propusă va combina în același timp dispozițiile din Prima, din A doua și din A treia directivă, menționate anterior.

56. Opiniile formulate în această privință în observațiile prezentate Curții sunt divergente. Tutorele lui Vitālijs Drozdovs și Comisia consideră că aceste dispoziții impun ca prejudiciul nematerial suferit de o persoană al cărei apropiat a decedat într-un accident rutier să fie inclus în asigurarea obligatorie de răspundere civilă prevăzută de dispozițiile menționate, contrar celor susținute de Baltikums și de guvernele care au intervenit, și anume guvernele slovac, german și estonian în cauza Haasová și guvernele leton, german și lituanian în cauza Drozdovs.

57. Deși anumite elemente ale răspunsului pot fi desprinse cu ușurință din jurisprudența care va fi evocată în continuare, două aspecte ale problemei ridicate în prezenta cauză sunt inedite și, în opinia noastră, trebuie analizate separat. Este vorba, pe de o parte, despre includerea prejudiciului nematerial în sistemul de asigurare obligatorie prevăzut de directivele menționate, și, pe de altă parte, despre extinderea acestei includeri la persoanele care nu au fost implicate în mod direct în accidentul rutier care le-a cauzat un astfel de prejudiciu.

1. Considerații generale întemeiate pe acquis-ul jurisprudențial

58. De la bun început, arătăm că în prezentele cauze trebuie, în opinia noastră, să ne referim nu numai la jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, ci și la cea a Curții Asociației Europene a Liberului Schimb³² (denumită în continuare „Curtea AELS”), care a pronunțat o hotărâre³³ (denumită în continuare „Hotărârea Curții AELS, Nguyen”), amintită în mod repetat de părțile și de intervenienții în aceste proceduri, referitoare la problema în discuție în prezenta cauză³⁴.

59. Astfel cum a subliniat în mod repetat Curtea, preambulul Primei, al celei de A doua și al celei de A treia directive precizează că acestea urmăresc, pe de o parte³⁵, să asigure libera circulație atât a vehiculelor care provin în mod obișnuit de pe teritoriul Uniunii Europene, cât și a persoanelor aflate la bordul lor și, pe de altă parte³⁶, să garanteze că victimele accidentelor de circulație cauzate de aceste vehicule vor beneficia de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul³⁷, cu scopul de a concretiza realizarea pieței comune.

31 — Cele două litigii principale au ca obiect despăgubirea pentru prejudiciul nematerial cauzat de decesul într-un accident rutier, în cauza Haasová, al unui bărbat ale cărui soție și fiică solicită repararea unui astfel de prejudiciu, iar în cauza Drozdovs, al unui cuplu al cărui copil formulează aceeași solicitare, cu precizarea că solicitanții respectivi nu au fost implicați personal în accidentele în discuție.

32 — În conformitate cu principiul omogenității prevăzut de dreptul Spațiului Economic European („SEE”).

33 — Hotărârea Curții AELS din 20 iunie 2008, Celina Nguyen/The Norwegian State, E-8/07. Această hotărâre este disponibilă pe site-ul internet www.eftacourt.lu. Un rezumat al hotărârii menționate a fost publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JO 2008, C 263, p. 4).

34 — Hotărârea menționată privește interpretarea Acordului privind Spațiul Economic European din 2 mai 1992 (JO 1994, L 1, p. 3, Ediție specială, 11/vol. 53, p. 4) și în special includerea despăgubirii unui prejudiciu nematerial în domeniul de aplicare al actelor la care se face referire în anexa IX la acest acord, și anume Prima, A doua și A treia directivă privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule.

35 — A se vedea mai ales primul-al treilea considerent al Primei directive.

36 — A se vedea al cincilea considerent al celei de A doua directive și al patrulea considerent al celei de A treia directive.

37 — Hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin și alții (C-537/03, Rec., p. I-5745, punctul 17), și Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 26 și toată jurisprudența citată). A se vedea de asemenea Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 23 și jurisprudența citată).

60. Curtea a dedus din aceste texte că Prima directivă, astfel cum a fost precizată și completată prin A doua și prin A treia directivă, impune statelor membre să garanteze că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare și indică, printre altele, categoriile de daune și terții victime care trebuie să beneficieze de această asigurare³⁸.

61. Ea a amintit totuși că obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă a pagubelor produse de autovehicule unor terți este distinctă de întinderea despăgubirii acestor pagube în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Astfel, în timp ce prima este definită și garantată de norma Uniunii, cea de a doua este reglementată, în esență, de dreptul național³⁹.

62. În această privință, Curtea s-a pronunțat deja în sensul că din obiectul și din cuprinsul Primei, al celei de A doua și al celei de A treia directive rezultă că acestea nu urmăresc să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, cele din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor⁴⁰.

63. Curtea a precizat că, în aceste condiții, statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă pentru accidentele rezultate din circulația vehiculelor, astfel cum este definită potrivit dreptului național aplicabil, este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile celor trei directive menționate anterior⁴¹.

64. În sfârșit, din jurisprudența Curții reiese că statele membre trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii și că dispozițiile naționale care reglementează despăgubirea pentru accidentele care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util⁴².

65. Or, pentru motivele care vor fi prezentate în continuare, directivele menționate ar fi, în opinia noastră, private de efectul lor util dacă dreptul la despăgubire pentru un prejudiciu precum cel în discuție în litigiile principale⁴³ ar fi afectat de dispoziții naționale în materie de asigurare care limitează acoperirea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. În schimb, situația se prezintă diferit în cazul în care dreptul la despăgubirea în cauză ar fi limitat nu în temeiul unor dispoziții referitoare la asigurare, ci al unor dispoziții aferente regimului național de răspundere civilă pentru pagubele produse prin accidentele cauzate de autovehicule⁴⁴.

38 — Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 27 și jurisprudența citată).

39 — Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 28 și jurisprudența citată).

40 — Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec., p. I-6711, punctul 23), și Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 29 și jurisprudența citată). A se vedea de asemenea Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 24).

41 — Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, Rep., p. I-3067, punctul 33 și jurisprudența citată), precum și Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 30 și jurisprudența citată). A se vedea de asemenea Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 25).

42 — Hotărârile citate anterior, Candolin și alții (punctele 27 și 28), precum și Marques Almeida (punctul 31 și jurisprudența citată). A se vedea de asemenea Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 24).

43 — Și anume prejudiciul nematerial suferit de persoane care sunt victimele indirecte ale unui accident de circulație în care a decedat o persoană apropiată.

44 — La punctul 34 și urm. din Hotărârea Marques Almeida, citată anterior, Curtea a stabilit o distincție clară în această privință și a constatat că legislația națională în discuție în litigiul principal, care reglementa despăgubirea datorată în temeiul răspunderii civile a asiguratului, iar nu cea care putea fi datorată de asigurator, nu era incompatibilă cu dreptul Uniunii, întrucât nu afecta garanția, prevăzută de acest drept, că răspunderea în discuție, stabilită potrivit dreptului național aplicabil, este acoperită de o asigurare conformă cu Prima, cu A doua și cu A treia directivă.

2. Cu privire la includerea prejudiciului nematerial în sistemul de asigurare obligatorie prevăzut de Prima, de A doua și de A treia directivă

66. În Hotărârea Nguyen, citată anterior, Curtea AELS a fost sesizată cu o întrebare privind compatibilitatea cu Prima, cu A doua și cu A treia directivă a unei legislații naționale, în speță norvegiană⁴⁵, prin care se exclude repararea prejudiciului nematerial⁴⁶ („dureri și suferințe” sau „*pretium doloris*”) din sistemul de asigurare obligatorie de drept intern. Aceasta a interpretat directivele menționate în sensul că o astfel de excludere nu este compatibilă cu textele respective, ținând seama de faptul că despăgubirea pentru un prejudiciu nematerial este o formă de răspundere civilă⁴⁷.

67. Curtea AELS și-a întemeiat această decizie nu numai pe considerațiile generale bazate pe precedentele jurisprudențiale amintite mai sus, ci și pe motivele următoare, care ne întăresc de asemenea convingerea sub toate aspectele.

68. Mai întâi, Curtea AELS a arătat în mod întemeiat că directivele menționate nu conțin nicio dispoziție care ar exclude în mod explicit din domeniul lor de aplicare despăgubirea pentru prejudiciul nematerial. În acest sens, Curtea AELS a arătat că articolul 1 punctul 2 din Prima directivă, care definește noțiunea „parte vătămată”, face trimitere la „orice persoană îndreptățită să primească o despăgubire pentru orice pagubă sau vătămare provocată de vehicule”. Articolul 1 alineatul (1) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă se referă în special la „vătămare corporală” sau la „personal injuries” în versiunea în limba engleză⁴⁸, pentru a defini ceea ce trebuie supus asigurării obligatorii. Curtea AELS a reținut că formularea de mai sus include toate tipurile de daune, indiferent dacă este vorba despre un prejudiciu material sau despre un prejudiciu nematerial și, în consecință, nu susține teza potrivit căreia acest ultim prejudiciu nu intră în domeniul de aplicare al directivelor respective⁴⁹.

69. Curtea AELS a dedus din cele de mai sus că dispozițiile articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă coroborate cu cele ale articolului 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă și cu cele ale articolului 1 din A treia directivă trebuie interpretate în sensul că acoperă atât prejudiciul material, cât și prejudiciul nematerial, inclusiv durerile și suferințele psihice. O interpretare diferită ar contrazice obiectivul directivelor menționate, care este de a asigura libera circulație și de a garanta victimelor un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul SEE în care se produc accidentele⁵⁰.

70. Curtea AELS a adăugat, în mod întemeiat, că o despăgubire precum cea în discuție în litigiul principal, prin natura sa, conferă unei persoane dreptul de a obține o compensație din partea unei alte persoane și constituie astfel o formă de răspundere civilă. În plus, din jurisprudența menționată anterior⁵¹ rezultă că directivele în discuție nu au vocația de a impune adoptarea unor anumite forme de răspundere, dar impun ca orice răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule să fie acoperită printr-o asigurare, indiferent dacă această răspundere este întemeiată pe culpă sau pe risc. Prin urmare, orice altă interpretare ar priva articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, astfel cum a fost completat și modificat de A doua și de A treia directivă, de efectul său util, care este acela de a proteja victimele unor accidente rutiere prin intermediul asigurării obligatorii de răspundere civilă⁵².

45 — Hotărârea Curții AELS, Nguyen (în special punctele 7 și 11).

46 — În textul original al hotărârii menționate, redactat în limbă engleză, Curtea AELS a calificat prejudiciul în cauză drept „non economic injury”, dar, în ceea ce ne privește, am optat pentru cealaltă calificare, având în vedere caracterul său mai neutru și din motive de coerență cu cele prezentate mai sus.

47 — Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 29).

48 — Subliniem încă de acum diferența semnificativă care există între versiunea în limba franceză a acestei expresii și versiunea sa în limba engleză, limba de procedură a Curții AELS, prima fiind mai restrictivă decât a doua.

49 — Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 26).

50 — *Ibidem* (punctul 27).

51 — În această privință, Curtea AELS se referă în special la Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior, precum și la Ordonanța din 24 iulie 2003, Messejana Viegas (C-166/02, Rec., p. I-7871, punctele 21 și 22).

52 — Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 28).

71. În opinia noastră, ar trebui să se răspundă în mod similar la întrebările adresate în cauzele Haasová și Drozdovs, având în vedere atât modul de redactare, cât și obiectivele și efectul util al directivelor menționate, astfel încât Curtea ar trebui să declare că despăgubirea pentru un prejudiciu nematerial intră în sfera sistemului de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, care este prevăzut de Prima, de A doua și de A treia directivă.

72. Observăm că în cauza Drozdovs instanța de trimitere ridică mai ales problema dacă asigurarea obligatorie pentru „vătămare corporală”, impusă în special la articolul 1 din A doua directivă, poate să includă prejudiciul moral. În această privință, insistăm asupra faptului că noțiunea „dommages corporels” utilizată, printre altele⁵³, în versiunea în limba franceză a celei de A doua și a celei de A treia directive nu poate constitui în sine un obstacol în calea interpretării extinse propuse aici.

73. Astfel, expresia reținută în mai multe alte versiuni⁵⁴ permite, în opinia noastră, să se facă trimitere la o noțiune mai largă, care înglobează nu numai atingerile aduse corpului victimei, prin urmare integrității fizice a acesteia, ci și orice daune cu caracter „personal”, cu alte cuvinte, nemateriale, care includ atât suferințele fizice, cât și pe cele psihice⁵⁵. Considerăm că aceasta trebuie să rezulte, pe de o parte, din distincția care se face, în special la articolul 1 din A doua directivă, între acest tip de daune și „daunele materiale”, și anume cele referitoare la bunurile sau la patrimoniul persoanei interesate⁵⁶ și, pe de altă parte, din preocuparea pentru întărirea protecției victimelor, care a marcat în mod clar evoluția articolului în discuție⁵⁷.

74. Prin urmare, un prim element de răspuns este relativ ușor de dat, sub rezerva ca Curtea să accepte, potrivit propunerii noastre, să urmeze direcția trasată de jurisprudența sa anterioară și să adere la raționamentul adoptat în mod corelativ de Curtea AELS în Hotărârea Nguyen, citată anterior.

75. Totuși, chiar dacă, în opinia noastră, din aceste precedente jurisprudențiale rezultă că dispozițiile directivelor în discuție trebuie interpretate în sensul că asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule prevăzută de acestea trebuie să acopere prejudiciul nematerial suferit de o persoană care a fost implicată într-un accident rutier, astfel cum a fost cazul în cauza în care s-a pronunțat hotărârea menționată⁵⁸, rămâne să se stabilească dacă această abordare este valabilă și pentru victimele care nu au fost afectate în mod direct, astfel cum este cazul în litigiile care au condus la cauzele Haasová și Drozdovs.

53 — A se vedea de asemenea versiunile în limbile greacă („σωματικές βλάβες”), spaniolă („daños corporales”), neerlandeză („lichamelijk letsel”) și portugheză („danos corporais”).

54 — A se vedea în special expresiile „personskade”, „Personenschäden”, „personal injury”, „danni alle persone”, „henkilövahingot” și „personskador”, care sunt utilizate în versiunile în limbile daneză, germană, engleză, italiană, finlandeză și, respectiv, suedeză.

55 — De altfel, această terminologie nu este interpretată în mod restrictiv nici în dreptul francez, întrucât „prejudiciile extrapatrimoniale [...] suferite de victimele indirecte în caz de deces al victimei directe” figurează printre „prejudiciile corporale suferite de victimele indirecte” (sublinierea noastră) în nomenclatorul prejudiciilor corporale propus, în iulie 2005, în raportul grupului de lucru însărcinat cu elaborarea acestuia sub conducerea lui J.-P. Dintilhac (raport care poate fi accesat pe site-ul internet al Documentation française: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000217/0000.pdf>).

56 — O analiză a genezei celei de A doua directive arată că dihotomia stabilită între daunele materiale și vătămările corporale nu figura în propunerea inițială a Comisiei (prezentată la 7 august 1980, JO C 214, p. 9), în care acestea erau supuse aceluiași regim, ci a reieșit din avizul Comitetului Economic și Social elaborat la 25 și 26 februarie 1981 (JO C 138, p. 15, punctul 2.2), care a subliniat că despăgubirea pentru vătămările corporale prezenta „un interes social mai mare” decât cea pentru daune materiale.

57 — A se vedea punctul 91 din prezentele concluzii.

58 — Hotărârea Curții AELS, Nguyen (punctul 2), arată că reclamanta își pierduse soțul și cei doi copii într-un accident rutier și că ea suferise numai vătămări fizice ușoare, dar a rămas cu traume psihice după accident.

3. Cu privire la extinderea includerii prejudiciului nematerial la victimele indirecte ale unui accident rutier

76. În litigiile principale, prejudiciul nematerial invocat de reclamantă a fost suferit de persoane care nu au fost implicate în mod direct în accidente în cauză, și anume, în cauza Haasová, de soția și de fiica bărbatului care este victima directă și, în cauza Drozdovs, de fiul soților care sunt victimele directe. Decesul unei persoane, în special în astfel de împrejurări, determină perturbări certe ale modului de viață și ale echilibrului afectiv al persoanelor cu care aceasta avea o apropiere reală. Pentru a stabili dacă un astfel de prejudiciu poate intra în sfera dispozițiilor directivelor menționate în întrebările preliminare, trebuie, în opinia noastră, să se transpună factorii de apreciere reținuți anterior, aplicând o interpretare în același timp literală, teleologică și întemeiată pe efectul util al acestor dispoziții.

77. În primul rând, analiza textului dispozițiilor relevante nu permite să se excludă despăgubirea pentru prejudiciul în cauză din domeniul de aplicare al acoperirii de către asigurarea de răspundere civilă prevăzută de Prima, de A doua și de A treia directivă. Astfel, definiția „părții vătămate” cuprinsă la articolul 1 punctul 2 din Prima directivă este suficient de extinsă pentru a include victimele indirecte, singura condiție impusă fiind ca acestea să fie „îndreptățite să primească o despăgubire pentru orice pagubă sau vătămare provocată de vehicule” în temeiul normelor de drept național aplicabile.

78. Este adevărat că, detașându-se de terminologia utilizată în textele precedente⁵⁹, articolul 1 din A treia directivă privește „vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto”, ceea ce ar putea lăsa să se înțeleagă că o persoană care nu este implicată într-un accident nu ar trebui să fie acoperită de asigurarea obligatorie de răspundere civilă. Totuși, această dispoziție trebuie interpretată în lumina celui de al patrulea și a celui de al cincilea considerent ale directivei menționate, din care reiese că victimele vizate de normele de protecție ale dreptului Uniunii nu se limitează la pasageri, care par să fie numai o categorie specială a terților protejați de asigurarea proprietarului vehiculului care a cauzat accidentul⁶⁰. Articolul menționat are rolul de a clarifica domeniul de aplicare *ratione personae* al garanției oferite de asigurarea obligatorie, și în niciun caz de a-l limita la pasagerii astfel definiți⁶¹. Această analiză este susținută de evoluția înregistrată în domeniu⁶².

79. În al doilea rând, acoperirea de către asigurarea de răspundere civilă a prejudiciului nematerial suferit de persoanele lezate în mod indirect de un accident rutier se impune având în vedere obiectivele urmărite de Prima, de A doua și de A treia directivă, care constau în favorizarea libertății de circulație, precum și în garantarea unui tratament comparabil victimelor, indiferent de statul membru în care s-a produs accidentul care le-a cauzat prejudicii⁶³. Dacă articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă ar fi interpretate diferit, aceste persoane ar fi supuse impredictibilității normelor de drept național în materie de asigurări, al căror cuprins ar putea să varieze în funcție de locul accidentului, în lipsa unei apropieri impuse de dreptul Uniunii.

59 — Termenul „pasager” nu figurează nici în Prima, nici în A doua directivă.

60 — Al patrulea considerent al celei de A treia directive include toate „victimele accidentelor cauzate de autovehicule” în protecția oferită de dreptul Uniunii. În al cincilea considerent al aceleiași directive, cuvintele „îndeosebi” și „deosebit de” subliniază că pasagerii autovehiculelor sunt considerați ca fiind o „categorie”, printre altele, „de victime potențiale”, acești pasageri necesitând o atenție specială ca urmare a vulnerabilității lor.

61 — În avizul său din 26 aprilie 1989 privind propunerea unei A treia directive (JO C 159, p. 7), Comitetul Economic și Social a arătat la punctul 1.2 că pasagerii trebuiau să fie acoperiți de asigurarea de răspundere civilă, pentru motivul că, la data respectivă, acest lucru nu era obligatoriu în anumite state membre.

62 — În special, articolul 1a din A treia directivă, introdus în aceasta prin Directiva 2005/14, a precizat că alte categorii de victime, precum pietonii, cicliștii și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor sunt de asemenea acoperite, întrucât „au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern”.

63 — A se vedea jurisprudența constantă menționată anterior, în special Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 26), care face trimitere la preambulurile directivelor menționate.

80. În al treilea rând, din jurisprudența constantă menționată anterior⁶⁴ reiese că, deși Prima, A doua și A treia directivă nu urmăresc armonizarea regimurilor de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule în vigoare în statele membre, ele impun totuși ca acestea din urmă să garanteze că răspunderea civilă aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile directivelor menționate. Rezultă că, întrucât dreptul la despăgubire pentru un prejudiciu este dobândit în temeiul răspunderii civile a unui asigurat în conformitate cu dreptul național aplicabil⁶⁵, trebuie să i se aplice acoperirea prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă care este prevăzută de directivele respective.

81. Observăm că dreptul la repararea prejudiciului nematerial cauzat de pierderea unei persoane apropiate într-un accident rutier este recunoscut în sistemele juridice din numeroase state membre⁶⁶, deși facilitatea de acces la acest drept este variabilă, întrucât unele dintre acestea nu acordă o astfel de posibilitate de despăgubire decât în împrejurări excepționale⁶⁷, în timp ce altele prevăd o sarcină a probei simplificată⁶⁸. Întrucât legiuitorii statelor membre păstrează competența în materie de răspundere civilă, rezultă că acestora le revine obligația de a stabili dacă dreptul la repararea unui astfel de prejudiciu este admis în principiu și, în caz afirmativ, în ce condiții. În special, ține de aprecierea acestora aspectul dacă este vorba despre un drept propriu al victimei ca efect indirect, sau despre un drept care ar fi derivat din cel al persoanei decedate.

82. Totuși, în conformitate cu jurisprudența⁶⁹, statele membre trebuie să exercite această competență într-un mod care respectă dreptul Uniunii și, în special, care păstrează efectul util al Primei, al celei de A doua și al celei de A treia directive. Or, în opinia noastră, acest efect ar fi afectat considerabil dacă ar fi permis ca victime indirecte ale unor accidente rutiere precum cele în discuție în litigiile principale să nu fie protejate prin intermediul asigurării obligatorii de răspundere civilă, deși răspunderea asiguratului este în mod clar angajată față de acestea.

83. Ținând seama de ansamblul considerațiilor de mai sus, propunem Curții să răspundă că articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretate în sensul că, în măsura în care, potrivit dreptului național aplicabil, răspunderea civilă a unui asigurat este angajată în temeiul prejudiciului nematerial suferit de o persoană al cărei apropiat a decedat într-un accident rutier, o astfel de despăgubire trebuie să fie acoperită de sistemul de asigurare obligatorie prevăzut de aceste directive.

64 — A se vedea punctul 59 și urm. din prezentele concluzii.

65 — Amintindu-se faptul că legislația națională, iar nu legislația Uniunii, este cea care stabilește dreptul victimei, precum și întinderea acestui drept, la o despăgubire în temeiul răspunderii civile a asiguratului (a se vedea în special Hotărârea Marques Almeida, citată anterior, punctul 35).

66 — Aceasta este situația, printre altele, în Bulgaria, în Germania, în Estonia, în Irlanda, în Spania, în Franța, în Italia, în Cipru, în Letonia, în Polonia, în Slovenia, în Suedia și în Regatul Unit.

67 — În Germania, prejudiciul nu poate fi reparat decât dacă depășește reacțiile și inconvenientele „normale” care urmează unui deces survenit în aceste împrejurări. În Estonia, despăgubirea este justificată în principal în cazul în care persoana apropiată a fost martor la accident. În Regatul Unit, jurisprudența a impus condiții cumulative, și anume o boală psihică provocată de șoc, existența unor legături afective cu victima, apropierea beneficiarului față de accident, precum și șocul provocat de o percepere directă a accidentului.

68 — În Suedia, victima indirectă primește din oficiu o compensație în anul următor decesului unei persoane apropiate. După un an, aceasta trebuie să facă dovada unei suferințe mai îndelungate, prin prezentarea unor certificate medicale.

69 — A se vedea în special Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 31 și jurisprudența citată).

C – Cu privire la imposibilitatea ca statele membre să stabilească cuantumuri maxime ale despăgubirii prin asigurare inferioare sumelor minime garantate prevăzute în dreptul Uniunii (a doua întrebare în cauza Drozdovs)

1. Cu privire la conținutul întrebării adresate

84. În cauza Drozdovs, instanța de trimitere adresează o a doua întrebare preliminară în subsidiar, pentru ipoteza în care Curtea ar răspunde afirmativ la prima sa întrebare, și anume în sensul că asigurarea obligatorie de răspundere civilă, care este prevăzută la articolul 3 din Prima directivă și la articolul 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă, include și repararea unui prejudiciu moral precum cel invocat de reclamanta din litigiul principal.

85. Instanța de trimitere ridică, în esență, problema dacă articolele menționate anterior se opun unei norme de drept intern care prevede, cu titlu de despăgubire acordată de un asigurător pentru un prejudiciu nematerial, o sumă maximă care este net inferioară, pe de o parte, limitelor minime ale capitalului asigurat în mod obligatoriu pe care îl impune A doua directivă și, pe de altă parte, limitelor răspunderii asigurătorilor stabilite de legea națională.

86. Astfel, din decizia de trimitere reiese că prin intermediul întrebării se solicită Curții să statueze cu privire la admisibilitatea plafonului de despăgubire pentru un prejudiciu moral precum cel suferit de Vitālijs Drozdovs, care este prevăzut la articolul 7 din Decretul leton nr. 331⁷⁰, având în vedere nu numai sumele minime garantate definite la articolul 1 alineatul (2) din A doua directivă⁷¹, ci și suma specificată la articolul 15 alineatul 1 punctul 1 din legea letonă privind asigurarea obligatorie⁷², care a transpus, printre altele, directiva menționată.

87. Acest ultim aspect al cererii de decizie preliminară reflectă motivele recursului prezentate de tutorele lui Vitālijs Drozdovs, care susține, printre altele, că limita de despăgubire prevăzută de Decretul leton nr. 331 este derizorie și contrară dispozițiilor legii letone privind asigurarea obligatorie, a cărei punere în aplicare a constituit obiectivul decretului⁷³. Cu toate acestea, Curtea nu este competentă să se pronunțe cu privire la constituționalitatea sau la legalitatea normelor de drept intern și, în special, să stabilească dacă reglementări naționale sunt conforme cu dispoziții legislative naționale. În consecință, acest aspect al întrebării nu va fi analizat.

2. Cu privire la caracterul obligatoriu al sumelor minime de acoperire a răspunderii civile stabilite prin A doua directivă

88. Atât tutorele lui Vitālijs Drozdovs, cât și Comisia consideră că articolul 3 din Prima directivă și articolul 1 din A doua directivă împiedică un stat membru să limiteze despăgubirea pentru prejudiciul nematerial în temeiul asigurării obligatorii de răspundere civilă la o sumă care este inferioară limitei răspunderii asigurătorului stabilite în aceste texte. De la bun început arătăm că împărtășim acest punct de vedere, pentru motivele care urmează.

89. Originea, geneza și evoluția dispozițiilor dreptului Uniunii avute în vedere de a doua întrebare adresată de Augstākās tiesas Senāts oferă numeroase informații în scopul interpretării acestora.

70 — Articolul menționat prevede că cuantumul forfetar al despăgubirii plătite de un asigurător pentru durerile și suferințele psihice cauzate în special de decesul susținătorului economic al unei persoane este de 100 LVL, adică aproximativ 143 de euro, pentru fiecare solicitant și pentru fiecare persoană decedată.

71 — Sumele în cauză, amintite la punctul 13 din prezentele concluzii, sunt în prezent prevăzute la articolul 9 din Directiva 2009/103.

72 — Această lege a stabilit la 250 000 LVL, adică aproximativ 357 283 de euro, limita până la care poate fi angajată răspunderea unui asigurător în temeiul despăgubirii pentru daune personale.

73 — Astfel, articolul 19 alineatul 3 din legea letonă privind asigurarea obligatorie prevedea că cuantumul și modul de calcul al despăgubirii plătite de asigurători pentru prejudiciile materiale și nemateriale cauzate persoanelor sunt stabilite de Consiliul de Miniștri.

90. Astfel cum a subliniat deja Curtea, în versiunea sa inițială articolul 3 alineatul (1) *in fine* din Prima directivă lăsa statelor membre sarcina de a stabili daunele acoperite, precum și termenii și condițiile asigurării obligatorii de răspundere civilă⁷⁴. Potrivit celui de al treilea considerent al celei de A doua directive, în scopul de a reduce deosebirile care existau între legislațiile statelor membre cu privire la extinderea obligației de asigurare, articolul 1 din A doua directivă a impus, în materie de răspundere civilă, acoperirea obligatorie a daunelor materiale și a vătămarilor corporale până la anumite valori stabilite, aceste sume minime garantând un nivel minim de protecție victimelor accidentelor rutiere⁷⁵.

91. O analiză a lucrărilor care au condus la adoptarea celei de A doua directive arată că articolul 1 alineatul (2) din aceasta, care stabilește sumele minime garantate menționate, a fost una dintre dispozițiile cel mai des modificate pe parcursul procesului legislativ inițial⁷⁶. Situația a fost aceeași cu ocazia revizuirilor succesive ale directivei menționate⁷⁷, cu precizarea că, în opinia noastră, trebuie să se țină seama de aceste texte ulterioare⁷⁸, având în vedere orientarea pe care o reflectă, chiar dacă dispozițiile lor nu sunt aplicabile *ratione temporis* în cauza Drozdovs. Din ansamblul acestor elemente reiese că articolul 1 din A doua directivă a făcut obiectul unei atenții speciale a legiuitorului european. În plus, evoluția pe care a cunoscut-o această dispoziție, către o întărire progresivă a cerințelor pe care le enunță, dovedește o preocupare în continuare crescută pentru protecția victimelor. Astfel, după cum a subliniat în mod expres legiuitorul, „obligația statelor membre de a garanta ca suma asigurată să nu fie mai mică decât anumite valori minime constituie un element major” pentru atingerea acestui obiectiv⁷⁹.

92. Urmând această abordare, Curtea a declarat în mod clar că articolul 1 alineatul (2) din A doua directivă se opune unei legislații naționale care prevede sume maxime de despăgubire care sunt inferioare sumelor minime garantate stabilite la acest articol⁸⁰.

93. Pentru a motiva hotărârile pronunțate în acest sens, Curtea a reținut, astfel cum am amintit deja pentru a răspunde la primele întrebări preliminare, că statele membre au obligația de a garanta că răspunderea civilă care, potrivit dreptului național al statului membru în cauză, se aplică accidentelor cauzate de autovehicule este acoperită de o asigurare conformă cu dispozițiile Primei, ale celei de A doua și ale celei de A treia directive. Întrucât statele membre trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii, aceasta implică în special ca acoperirea oferită de asigurarea de răspundere civilă să respecte sumele minime garantate stabilite de A doua directivă și, prin urmare, ca nicio legislație națională să nu poată limita protecția care decurge din directivă prin stabilirea unor sume maxime de despăgubire inferioare acestora⁸¹.

74 — Hotărârea din 28 martie 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Rec., p. I-1829, punctul 15).

75 — A se vedea Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior (punctul 26), precum și punctele 8 și 9 din Concluziile avocatului general Cosmas în cauza în care s-a pronunțat această hotărâre.

76 — Aceasta rezultă dintr-o comparație între propunerea inițială a Comisiei din 7 august 1980, menționată anterior, Avizul Comitetului Economic și Social din 25 și 26 februarie 1981, menționat anterior, amendamentele propuse de Parlamentul European la 14 octombrie 1981 (JO C 287, p. 44) și modificarea propunerii menționate, prezentată de Comisie la 3 martie 1982 (JO C 78, p. 17).

77 — La adoptarea Directivei 2005/14, aceste sume au fost revizuite în sus și însoțite de o clauză de revizuire periodică, pentru a se evita erodarea sumei minime acoperite. A se vedea de asemenea articolul 9 din Directiva 2009/103 și Anunțul Comisiei referitor la adaptarea în funcție de inflație a unor sume stabilite prin Directiva 2009/103 (JO 2010, C 332, p. 1).

78 — Curtea a urmat de asemenea această abordare, printre altele, în Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, Rep., p. I-1821, punctul 45).

79 — A se vedea considerentul (10) al Directivei 2005/14 și considerentul (12) al Directivei 2009/103.

80 — A se vedea Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior (punctul 41), și Ordonanța Messejana Viegas, citată anterior (punctul 20), cu privire la legislația portugheză prin care se stabilesc astfel de sume pentru cazul în care, în lipsa culpei conducătorului auto al vehiculului care a provocat accidentul, este angajată numai răspunderea civilă pentru risc.

81 — Curtea a arătat că legiuitorul comunitar a înțeles să impună acoperirea oricărei răspunderi civile pentru pagubele produse de autovehicule, deși statele membre rămân libere să stabilească regimul de răspundere civilă, întemeiată pe culpă sau pe risc, care se aplică accidentelor aferente. A se vedea Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior (punctele 29 și 40), precum și Ordonanța Messejana Viegas, citată anterior (punctul 21).

94. Curtea a mai arătat că „[o]rice altă interpretare ar priva articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă și articolul 1 alineatul (2) din A doua directivă de efectul lor util. Acest articol, care are drept scop protejarea victimelor accidentelor rutiere prin intermediul asigurării obligatorii de răspundere civilă, ar fi astfel pus în pericol dacă acoperirea acestei răspunderi prin asigurare ar fi lăsată la discreția legiuitorului național”⁸².

95. În opinia noastră, toate aceste considerații pot fi aplicabile unor dispoziții precum cele cuprinse în Decretul leton nr. 331, care stabilesc un plafon de garantare prea scăzut, în special pentru prejudiciul nematerial cauzat de decesul susținătorului economic al unei persoane, având în vedere că respectarea atât a finalității, cât și a efectului util al acestor dispoziții implică garantarea unei despăgubiri suficiente a victimelor accidentelor rutiere, indiferent de statul membru unde a avut loc accidentul⁸³. În consecință, a doua întrebare adresată de Augstākās tiesas Senāts necesită un răspuns afirmativ.

96. Precizăm că, în opinia noastră, nu este determinant ca nivelul prea scăzut reținut în dreptul național să fie moderat inferior limitei răspunderii asigurătorilor stabilite de directive sau net inferior acesteia, astfel cum precizează instanța menționată în întrebarea sa preliminară⁸⁴. Este suficient ca nivelul minim de acoperire să nu fie atins pentru ca o normă de drept național să nu fie conformă cu aceste cerințe din dreptul Uniunii. Invers, rezerva formulată la începutul articolului 1 alineatul (2) din A doua directivă⁸⁵ autorizează statele membre să depășească plafoanele de acoperire prevăzute, cu precizarea că acestea pot fie să impună o garanție nelimitată, fie să stabilească sume până la concurența cărora asigurarea este obligatorie, singurul imperativ fiind ca acestea să nu fie inferioare plafoanelor menționate⁸⁶.

97. Având în vedere riscul unor ambiguități, date fiind observațiile prezentate Curții, dorim să precizăm că, în opinia noastră, nu limitarea sumelor garantate în sine este incompatibilă cu dreptul Uniunii⁸⁷, ci faptul că un stat membru plafonează despăgubirea la un nivel mai scăzut decât cel al sumelor minime stabilite de directivele în cauză.

98. Desigur, potrivit jurisprudenței constante citate anterior, orice răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule prevăzută de o ordine juridică națională trebuie să fie acoperită de o asigurare. Totuși, în opinia noastră, acest principiu trebuie înțeles numai în sensul că o normă de drept național privind asigurarea nu poate să excludă de la acoperire anumite tipuri de daune sau anumite categorii de persoane lezate atunci când victimele pot invoca răspunderea civilă a asiguratului pentru a obține o despăgubire cu acest titlu. Decizia, adoptată de legiuitorul european, de a introduce niveluri de garantare care se ridică „cel puțin” la sumele prevăzute de directivele în discuție nu are sens decât dacă se admite că acestea permit, în schimb, stabilirea unor plafoane mai ridicate de către statele membre și, astfel, neacoperirea de către asigurarea obligatorie a răspunderii civile care depășește aceste

82 — Ordonanța Messejana Viegas, citată anterior (punctul 22). A se vedea de asemenea punctul 48 din Concluziile avocatului general Cosmas prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior.

83 — Arătăm că sumele minime garantate prevăzute de directivele în cauză pot conduce la o anumită armonizare *de facto* a normelor de răspundere civilă aplicabile în statele membre, acestea putând avea tendința de a-și adapta legislația în domeniu, deși nu există nicio obligație juridică în sarcina lor în această privință în dreptul actual al Uniunii (a se vedea Heiss, H., „Motor vehicle liability insurance between the European directives and national tort law”, în *Over grenzen: liber amicorum Herman Cousy*, Intersentia, Anvers-Cambridge, 2011, p. 127-136, și în special p. 133).

84 — Această problemă nu poate fi confundată cu analiza proporționalității efectuată de Curte cu privire la legislațiile naționale prin care se refuză sau prin care se limitează în mod disproporționat, numai pe baza contribuției unei victime la producerea daunei pe care a suferit-o, dreptul acesteia de a fi despăgubită în temeiul asigurării obligatorii de răspundere civilă (a se vedea în special Hotărârea Marques Almeida, citată anterior, punctul 30 și urm., precum și Ordonanța din 21 martie 2013, Rodrigues Esteves, C-486/11, punctul 26 și urm.).

85 — Și anume: „[f]ără a aduce atingere garanțiilor superioare pe care statele membre le pot stabili”.

86 — Acest lucru reiese din lucrările pregătitoare referitoare la această dispoziție [a se vedea în special propunerea inițială și Avizul Comitetului Economic și Social (punctele 2.1 și 2.2), menționate anterior].

87 — Astfel cum pare să considere instanța de trimitere (a se vedea punctul 8.1 *in fine* din decizia acesteia).

plafoane naționale⁸⁸. Prin urmare, ordinile juridice ale statelor membre în care legislația generală aplicabilă răspunderii civile nu cuprinde plafoane de despăgubire pot totuși să limiteze acoperirea acestora prin asigurarea obligatorie, introducând plafoane care depășesc sumele minime prevăzute de directivele menționate.

3. Cu privire la efectele răspunsului propus

99. În motivarea cererii sale, Augstākās tiesas Senāts insistă asupra importanței găsirii unui echilibru între interesele în cauză. Această instanță arată că interesul victimelor, care este acela de a obține o despăgubire cât mai completă cu puțință pentru daunele suferite diferă atât de interesul proprietarului vehiculului care a cauzat accidentul, respectiv acela de a plăti prime de asigurare obligatorie cât mai reduse cu puțință, cât și de obiectivul asigurătorului, care este de a obține un profit ce depinde într-o mare măsură de raportul dintre primele de asigurare încasate și despăgubirile plătite ca urmare a producerii evenimentelor asigurate⁸⁹. Instanța menționată sugerează că concilierea acestor interese divergente presupune definirea clară a unor limite ale garanției datorate de asigurător, astfel încât proprietarul respectiv să poată beneficia de o asigurare la un tarif neexcesiv⁹⁰ și, în consecință, victima să primească despăgubirea prevăzută ca urmare a prejudiciului suferit.

100. Guvernele leton și lituanian susțin acest punct de vedere. Acestea adaugă că stabilirea unor astfel de limite prin lege ar prezenta de asemenea avantajul de a garanta securitatea juridică, în timp ce despăgubiri importante pentru daune nemateriale ar risca, în cazul unor accidente care implică mai multe persoane, să afecteze distribuirea corectă a sumelor limitate care sunt disponibile⁹¹. De aici guvernele menționate deduc că aplicarea limitelor prevăzute la articolul 1 din A doua directivă în cazul prejudiciului moral ar crea dificultăți în ceea ce privește eficacitatea sistemului de asigurare de răspundere civilă în cauză.

101. Este adevărat că, *a priori*, funcționarea pieței europene a asigurărilor ar putea fi afectată de obligația asigurătorilor de a acoperi daune într-un mod mai extins și la un nivel mai ridicat în ceea ce privește vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul statelor membre, fapt care ar putea genera o majorare a primelor plătite de asigurați.

102. Totuși, observăm că, de la început, Comitetul Economic și Social European a avut în vedere „problemele pe care stabilirea acestor sume minime le va crea în mod inevitabil în anumite țări (în special creșterea primelor de asigurare actuale)”, dar a considerat, în opinia noastră, în mod întemeiat, că era vorba despre un „efort indispensabil pentru atingerea obiectivului urmărit, și anume o mai bună protecție a victimelor” și, în consecință, a susținut propunerea care urmărea introducerea sumelor minime garantate⁹². Pentru a ține seama de situația inițială în unele state membre în ceea ce privește sumele menționate, A doua directivă cuprinde măsuri tranzitorii referitoare la aplicarea treptată a dispozițiilor sale în aceste state membre⁹³.

88 — A se vedea Hotărârea Marques Almeida, citată anterior (punctul 30 și jurisprudența citată), în care Curtea a constatat că „statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă pentru accidente rezultate din circulația vehiculelor aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile celor trei directive menționate anterior” (sublinierea noastră).

89 — A se vedea punctul 8.2 din decizia de trimitere.

90 — În această privință, instanța face trimitere la punctele 77 și 78 din Hotărârea din 28 aprilie 2009, Comisia/Italia (C-518/06, Rep., p. I-3491).

91 — Observăm că riscul invocat ar putea fi în fapt același în ceea ce privește un prejudiciu material.

92 — La punctul 2.3 din avizul său referitor la propunerea privind A doua directivă, menționat anterior.

93 — A se vedea al unsprezecelea considerent, precum și articolele 5 și 6 din A doua directivă.

103. De altfel, practica demonstrează că o interpretare extensivă a domeniului de intervenție al asigurării obligatorii de răspundere civilă nu are în mod necesar repercusiuni la fel de sensibile precum cele anticipate în privința nivelului primelor de asigurare⁹⁴. Astfel, în Bulgaria, recenta modificare a legii privind sumele acoperite de asigurarea menționată, care include despăgubirea pentru prejudicii morale⁹⁵, nu a avut un impact semnificativ asupra primelor aferente⁹⁶. De asemenea, în Suedia, potrivit lucrărilor pregătitoare care au condus la introducerea în legislație a dreptului la despăgubire pentru vătămări corporale în cazul decesului unei persoane apropiate într-un accident rutier⁹⁷, această reformă ar trebui să aibă doar un efect marginal asupra cheltuielilor companiilor de asigurări și, în consecință, asupra primelor de asigurare, care nu ar trebui să crească decât cu 1-1,5 % sau chiar cu mai puțin⁹⁸.

104. În plus, temerile exprimate de guvernele care au intervenit în prezenta cauză nu par să fie justificate, întrucât, amintim, în opinia noastră, nu le este interzis statelor membre să stabilească plafoane astfel încât garanția datorată de asigurători să nu fie nelimitată, singura cerință care rezultă din articolul 1 din A doua directivă fiind ca acest plafon să fie stabilit la un nivel superior față de sumele minime prevăzute la articolul menționat.

105. Având în vedere toate aceste elemente, trebuie, în opinia noastră, să se răspundă la a doua întrebare adresată în cauza Drozdovs că articolul 3 din Prima directivă coroborat cu articolul 1 alineatele (1) și (2) din A doua directivă se opune unei norme de drept național care, pentru a limita despăgubirea pentru un prejudiciu nematerial care poate fi datorată în temeiul asigurării obligatorii de răspundere civilă, prevede sume maxime garantate care sunt inferioare sumelor minime garantate stabilite în privința despăgubirii pentru vătămări corporale la articolul 1 din A doua directivă.

D – Cu privire la a doua întrebare adresată în cauza Haasová

106. Potrivit celei de a doua întrebări supuse analizei Curții în cauza Haasová, Krajský súd v Prešove pleacă de la ipoteza în care s-ar statua, ca răspuns la prima întrebare, că nu se opun dreptului Uniunii dispozițiile naționale în materie de asigurare care nu admit acoperirea prejudiciilor morale exprimate în formă pecuniară suferite de supraviețuitorii victimelor unui accident rutier rezultat din folosirea autovehiculelor.

107. Instanța de trimitere se bazează astfel pe un postulat care este contrar răspunsului pe care propunem Curții să îl dea la prima întrebare preliminară. Având în vedere conținutul răspunsului care trebuie dat, în opinia noastră, la această întrebare, considerăm că nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare, care este adresată numai cu titlu subsidiar.

108. Cu toate acestea, observăm că instanța de trimitere solicită Curții să interpreteze dispoziții de drept național⁹⁹, ceea ce este exclus în conformitate cu o jurisprudență constantă¹⁰⁰.

94 — Propunerea Comisiei din 19 iunie 2002 care a condus la adoptarea Directivei 2005/14 cuprinde un bilanț potrivit căruia mai multe state membre au optat pentru o acoperire nelimitată și majoritatea celor care au stabilit garanții minime au făcut acest lucru la un nivel mai ridicat decât cel prevăzut în directivele anterioare, fără ca societățile de asigurări stabilite în statele respective să fi suferit din această cauză [COM(2002) 244 final, p. 6 și 29].

95 — Legea privind modificarea și completarea Codului asigurărilor (DV nr. 21, din 13 martie 2012).

96 — A se vedea articolul scris de Stoyanova, I., «Обезщетенията за неимуществени вреди при 'Гражданска отговорност' на автомобилите», care poate fi accesat pe site-ul internet: www.zastrahovatel.com/statia.php?mysid=3522&t=4.

97 — Acest drept a fost integrat în Legea generală privind despăgubirea pentru daune prin Legea 2001:732, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2002.

98 — Regeringens proposition 2000/01:68, Ersättning för ideell skada, p. 34 și 63.

99 — Întrebarea este formulată în acești termeni: „prevederile articolului 4 alineatele 1, 2 și 4 din legea slovacă [privind asigurarea obligatorie] și ale articolului 6 alineatele 1-3 din legea cehă [privind asigurarea obligatorie] trebuie interpretate [...]”.

100 — A se vedea în special Hotărârea din 17 ianuarie 2013, Zakaria (C-23/12, punctul 29).

109. În ipoteza în care Curtea nu ar urma propunerea noastră, considerăm că întrebarea ar trebui reformulată, în sensul de a se referi, în esență, la eventualitatea ca o instanță dintr-un stat membru să procedeze la o interpretare a unei norme de drept național care ar fi conformă cu dispozițiile Primei și ale celei de A treia directive menționate. În orice caz, principiul interpretării conforme nu poate servi drept temei pentru o interpretare *contra legem* a dreptului național, care constă în a pune despăgubirea pentru daune în sarcina unui asigurător, contrar prevederilor unei norme de drept național¹⁰¹.

V – Concluzie

110. În cauza Haasová (C-22/12), având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Krajský súd v Prešove după cum urmează:

- „1) Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi, pe de o parte, și articolul 1 primul paragraf 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, pe de altă parte, trebuie interpretate în sensul că asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui stat membru acoperă despăgubirea pentru prejudiciile nemateriale suferite de apropiații victimelor decedate într-un accident rutier produs în astfel de împrejurări, în măsura în care această despăgubire este prevăzută în temeiul răspunderii civile a asiguratului de dreptul național aplicabil litigiului.
- 2) Nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare preliminară.”

111. În cauza Drozdovs (C-277/12), având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Augstākās tiesas Senāts după cum urmează:

- „1) Articolul 3 din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi, pe de o parte, și articolul 1 alineatele (1) și (2) din 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, pe de altă parte, trebuie interpretate în sensul că asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui stat membru acoperă despăgubirea pentru prejudiciile nemateriale suferite de apropiații victimelor decedate într-un accident rutier produs în astfel de împrejurări, în măsura în care această despăgubire este prevăzută în temeiul răspunderii civile a asiguratului de dreptul național aplicabil litigiului.
- 2) Articolul 3 din Directiva 72/166 și articolul 1 alineatele (1) și (2) din Directiva 84/5 trebuie interpretate în sensul că se opun unei norme de drept național care, în temeiul despăgubirii care poate fi datorată de un asigurător pentru repararea prejudiciului nematerial rezultat în urma decesului într-un accident rutier al susținătorului economic al persoanei interesate, prevede sume maxime garantate care sunt inferioare sumelor minime garantate stabilite la acest ultim articol în scopul despăgubirii pentru vătămări corporale.”

101 — A se vedea în special Hotărârea din 24 ianuarie 2012, Dominguez (C-282/10, punctul 25), și punctul 67 din Concluziile noastre prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 24 iunie 2010, Sorge (C-98/09, Rep., p. I-5837).