



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
NILS WAHL
prezentate la 9 octombrie 2013¹

Cauza C-371/12

**Enrico Petillo, Carlo Petillo
împotriva
Unipol**

[cerere de decizie preliminară formulată de Tribunale di Tivoli (Italia)]

„Asigurare de răspundere civilă auto — Directiva 72/166/CEE — Articolul 3 — Directiva 84/5/CEE — Articolul 1 — Directiva 90/232/CEE — Articolul 1a — Drept la despăgubiri — Limitarea dreptului la despăgubire — Prejudiciu nepatrimonial”

1. În prezenta cauză, i se solicită Curții, în esență, să stabilească dacă o dispoziție națională care reglementează cuantumul despăgubirii datorate pentru alte prejudicii decât prejudiciile pecuniare sau prejudiciile materiale (denumite în continuare „prejudicii nepatrimoniale”) în cazul accidentelor de circulație este compatibilă cu normele Uniunii Europene privind asigurarea civilă auto.

2. Această întrebare ridică multe probleme de interpretare importante în legătură cu normele menționate ale Uniunii. Soluția acestor probleme de interpretare ar putea, în fapt, să privească direct cele peste 1 500 000 de persoane care anual suferă vătămări corporale în urma unor accidente de circulație în Uniunea Europeană². În plus, interpretarea acestor norme este deosebit de importantă pentru companiile de asigurări, din moment ce asigurarea de răspundere civilă auto reprezintă o parte importantă a pieței de asigurări în Uniunea Europeană.

I – Cadrul juridic

A – Dreptul Uniunii

3. 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 răspunderi³ (denumită în continuare „Prima directivă”) prevede că:

„(1) În conformitate cu dispozițiile articolului 4, 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.

1 — Limba originală: engleza.

2 — A se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor — Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020, COM(2010) 389 final, p. 2.

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

(2) 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;
- orice pagubă sau vătămare suferită de resortisanții statelor membre în timpul unei călătorii ce leagă direct două teritorii în care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, în cazul în care nu există un birou național al asigurătorilor răspunzător pe teritoriul traversat; în acest caz, paguba sau vătămarea se despăgubesc în conformitate cu legislația internă în vigoare privind asigurarea obligatorie în statul membru de pe teritoriul căruia provine în mod obișnuit vehiculul.”

4. Articolul 1 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 autovehicule⁴ (denumită în continuare „A doua directivă”) prevede că:

„(1) Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] acoperă în mod obligatoriu daunele materiale și vătămrile corporale.

[...]”

5. În temeiul articolului 1a 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 autovehicule⁵ (denumită în continuare „A treia directivă”):

„Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] 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.”

6. Prima, A doua și A treia directivă au fost, în esență, codificate 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 răspunderi⁶, care le-a abrogat. Articolul 3 din Directiva 2009/103, intitulat „Obligația de asigurare a vehiculelor”, prevede că:

„În conformitate cu dispozițiile articolului 5, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare.

Măsurile menționate la primul paragraf stabilesc prejudiciile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării.

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

- (a) prejudiciile cauzate pe teritoriul altor state membre, în conformitate cu legislația în vigoare în acele state;

4 — JO 1984, L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104, cu modificările ulterioare.

5 — JO L 129, p. 33, Ediție specială 06/vol. 1, p. 240, cu modificările ulterioare.

6 — JO L 263, p. 11.

- (b) prejudiciile suferite de resortisanții statelor membre în timpul unei călătorii ce leagă direct două teritorii în care se aplică tratatul, în cazul în care nu există un birou național al asigurătorilor pentru teritoriul traversat; în acest caz, paguba sau vătămarea se despăgubește în conformitate cu legislația internă privind asigurarea obligatorie în vigoare în statul membru pe teritoriul căruia staționează în mod obișnuit vehiculul.

Asigurarea prevăzută la primul paragraf acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămarile corporale.”

B – Dreptul italian

7. Articolul 139 din Decretul legislativ nr. 209 din 7 septembrie 2005 privind Codul asigurărilor private⁷ (denumit în continuare „Codul asigurărilor private”), intitulat „Prejudiciu pentru sănătate cauzat de vătămări corporale ușoare”, prevede că:

„(1) Repararea prejudiciului pentru sănătate cauzat de vătămări corporale ușoare, rezultate din accidente care au loc în urma utilizării vehiculelor cu motor și a celor plutitoare, se efectuează potrivit următoarelor criterii și măsuri:

- (a) cu titlu de prejudiciu pentru sănătate permanent, pentru consecințele unei vătămări corporale reprezentând până la 9 % inclusiv, se plătește o sumă care crește mai mult decât proporțional în raport cu fiecare punct procentual de invaliditate; această sumă se calculează prin aplicarea coeficientului relevant la fiecare punct procentual de invaliditate potrivit corelației prevăzute la alineatul 6. Suma astfel stabilită se reduce pe măsură ce persoana înaintea în vârstă cu 0,5 % pentru fiecare an, începând cu al unsprezecelea an de vârstă. Valoarea primului punct este de 674,78 euro;
- (b) cu titlu de prejudiciu pentru sănătate temporar, se plătește o sumă de 39,37 euro pentru fiecare zi de invaliditate completă; în cazul unei invalidități temporare mai mici de 100 %, plata se face proporțional cu procentul de invaliditate recunoscut pentru fiecare zi.
- (2) În sensul alineatului 1, prin prejudiciu pentru sănătate se înțelege vătămarea corporală temporară sau permanentă care afectează integritatea psihică și fizică a persoanei, susceptibilă de certificare medico-legală, care are un impact negativ asupra activităților cotidiene și asupra aspectelor dinamico-relaționale ale vieții persoanei afectate, independent de eventualele repercusiuni asupra capacității acesteia de a realiza un venit.
- (3) Quantumul despăgubirii plătite pentru prejudiciul pentru sănătate potrivit alineatului 1 poate fi majorat de instanță cu maximum o cincime, după evaluarea echitabilă și motivată a condițiilor subiective ale persoanei afectate.
- (4) Prin decret al Președintelui Republicii [...], se prevede întocmirea unui tabel special cu atingerile aduse integrității psihice și fizice cuprinse între unu și nouă puncte de invaliditate.
- (5) Sumele prevăzute la alineatul 1 sunt actualizate anual prin decret [...], proporțional cu variația indicelui național al prețurilor de consum pentru familiile lucrătorilor și ale angajaților stabilit de ISTAT.

⁷ — GURI nr. 239 din 13 octombrie 2005, supliment ordinar nr. 163.

(6) În scopul calculării sumei prevăzute la articolul 1 litera a), pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 1, se aplică un coeficient multiplicator de 1,0, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 2, se aplică un coeficient multiplicator de 1,1, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 3, se aplică un coeficient multiplicator de 1,2, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 4, se aplică un coeficient multiplicator de 1,3, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 5, se aplică un coeficient multiplicator de 1,5, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 6, se aplică un coeficient multiplicator de 1,7, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 7, se aplică un coeficient multiplicator de 1,9, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 8, se aplică un coeficient multiplicator de 2,1, pentru un punct procentual de invaliditate egal cu 9, se aplică un coeficient multiplicator de 2,3.”

II – Situația de fapt, procedura și întrebarea preliminară

8. Reclamantul din procedura principală, domnul Enrico Petillo, a fost victima unui accident de circulație la 21 septembrie 2007. Acesta a introdus o acțiune în fața Tribunale di Tivoli (Tribunalul din Tivoli) pentru obținerea unei despăgubiri din partea Unipol Assicurazioni S.p.a. (denumită în continuare „Unipol”) pentru prejudiciul patrimonial și nepatrimonial pe care, în opinia sa, l-a suferit ca urmare a accidentului. În special, domnul Petillo a solicitat din partea Unipol suma de 14 155 de euro pentru prejudiciul nepatrimonial, însă Unipol, pe baza criteriilor stabilite la articolul 139 din Codul asigurărilor private, i-a plătit numai 2 700 de euro ca despăgubire pentru acest tip de prejudiciu.

9. Având îndoieli cu privire la compatibilitatea articolului 139 din Codul asigurărilor private cu dreptul Uniunii, Tribunale di Tivoli a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„[În lumina Directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE și 2009/103/CE, care reglementează asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, este permis ca legislația internă a unui stat membru să prevadă – prin cuantificarea obligatorie *ex lege* numai a prejudiciilor rezultate în urma unor accidente rutiere – o limitare *de facto* (în privința cuantificării) a răspunderii pentru prejudicii nepatrimoniale care sunt în sarcina entităților (societățile asigurătoare) obligate, potrivit aceluiași directive, să garanteze asigurarea obligatorie pentru prejudiciile rezultate în urma utilizării autovehiculelor?”

10. În prezenta procedură au depus observații scrise Unipol, guvernele italian, german, elen, spaniol, leton și lituanian și Comisia.

11. La 29 aprilie 2013, Curtea a solicitat anumite lămuriri instanței de trimitere privind domeniul de aplicare al articolului 139 din Codul asigurărilor private și de asemenea a solicitat părților care au participat la ședință să exprime o poziție cu privire la răspunsul instanței de trimitere.

12. Tribunale di Tivoli a răspuns la cererea Curții la 23 mai 2013. Unipol, guvernele italian, german, elen, spaniol și leton, precum și Comisia au prezentat observații orale în ședința din 3 iulie 2013.

III – Analiză

A – Admisibilitatea

13. Unipol și guvernul italian susțin că întrebarea preliminară este inadmisibilă din moment ce Tribunale di Tivoli nu a prezentat nicio motivare cu privire la necesitatea unui răspuns din partea Curții pentru pronunțarea unei hotărâri. În plus, Unipol susține că întrebarea este inadmisibilă întrucât, în opinia sa, nu există îndoieli cu privire la compatibilitatea articolului 139 din Codul asigurărilor private cu dreptul Uniunii.

14. În această privință, am dori să amintim faptul că, în procedurile preliminare, întrebările adresate se bucură de o prezumție de relevanță. În temeiul spiritului cooperării judiciare care stă la baza articolului 267 TFUE, Curtea refuză să răspundă la astfel de întrebări în anumite situații specifice: dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acțiunii principale, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt sau de drept necesare pentru a răspunde în mod util întrebărilor care i-au fost adresate⁸.

15. Nu ni se pare că în prezenta cauză interpretarea solicitată nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acțiunii principale Dimpotrivă, în decizia de trimitere, instanța de trimitere ilustrează motivele pe care își întemeiază întrebarea privind compatibilitatea articolului 139 din Codul asigurărilor private cu dispozițiile de dreptul Uniunii relevante și de ce consideră că este necesar să adreseze această întrebare Curții în vederea unei decizii preliminare.

16. Mai mult, în ceea ce privește argumentul înaintat de Unipol privind inexistența oricărei îndoieli, este suficient să se sublinieze că, în temeiul articolului 267 TFUE, instanțele naționale au cea mai largă posibilitate de a sesiza Curtea în măsura în care consideră că o cauză pendinte ridică probleme privind interpretarea sau aprecierea validității dispozițiilor dreptului Uniunii și care necesită pronunțarea unei decizii în această privință. Articolul 267 TFUE dă instanțelor naționale competența – și, dacă este cazul, le impune obligația – de a adresa una sau mai multe întrebări în vederea pronunțării unei decizii preliminare; acest lucru este de asemenea posibil în cazul în care Curtea observă din oficiu că fondul litigiului ridică o problemă de interpretare sau o incertitudine cu privire la validitatea dreptului Uniunii⁹. Faptul că una dintre părțile din procedura principală, în acest caz Unipol, nu are nicio îndoială cu privire la compatibilitatea dreptului național aplicabil nu are nicio importanță în ceea ce privește admisibilitatea unei cereri de decizie preliminară.

B – Aspecte de fond

17. Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă o dispoziție națională precum articolul 139 din Codul asigurărilor private este compatibilă cu Prima, cu A doua și cu A treia directivă și cu Directiva 2009/103.

18. Ca o observație preliminară, trebuie să arătăm că – astfel cum au susținut mai multe părți care au prezentat observații Curții – Directiva 2009/103 nu este aplicabilă *ratione temporis* situației de fapt din cauza principală. Într-adevăr, accidentul care în definitiv a determinat inițierea cauzei principale a avut loc în anul 2007. În orice caz, astfel cum vom explica mai târziu, intrarea în vigoare a Directivei 2009/103 nu a avut ca rezultat nicio schimbare relevantă a cadrului juridic al Uniunii aplicabil în prezenta cauză.

19. Acestea fiind menționate, înainte de a analiza în detaliu fondul aspectelor de drept care rezultă din prezenta procedură, considerăm că este important să plasăm aceste aspecte în contextul juridic și factual corect. În acest scop, mai întâi vom prezenta pe scurt motivele pentru care instanța de trimitere are îndoieli în ceea ce privește compatibilitatea articolului 139 din Codul asigurărilor private cu dreptul Uniunii. Ulterior vom oferi o privire de ansamblu asupra jurisprudenței relevante a Curții cu privire la Prima, la A doua și la A treia directivă.

8 — A se vedea printre altele Hotărârea din 18 iulie 2007, Lucchini, C-119/05, Rep., p. I-6199, punctele 43 și 44 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 25 octombrie 2011, eDate Advertising și alții, C-509/09 și C-161/10, Rep., p. I-10269, punctele 32 și 33 și jurisprudența citată.

9 — A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 10 iulie 1997, Palmisani, C-261/95, Rec., p. I-4025, punctul 20, și Hotărârea din 5 octombrie 2006, Nádassdi, C-290/05 și C-333/05, Rec., p. I-10115, punctul 32.

1. Îndoielile instanței de trimitere

20. Tribunale di Tivoli explică faptul că, în temeiul articolelor 2043 și 2059 din Codul civil italian, în ordinea juridică italiană, atât prejudiciul patrimonial, cât și cel nepatrimonial trebuie, în principiu, să fie despăgubite atunci când este angajată răspunderea extracontractuală. Corte costituzionale și Corte Suprema di Cassazione au subliniat în mod constant caracterul unitar al noțiunii „prejudiciu nepatrimonial” ca incluzând „*orice prejudiciu care rezultă din atingerea adusă aspectelor intrinseci ale personalității*”¹⁰. Cu toate acestea, potrivit instanței de trimitere, instanțele italiene consideră în mod obișnuit prejudiciul nepatrimonial ca incluzând diferite tipuri de prejudicii: (i) „prejudiciu pentru sănătate” („*danno biologico*”, reprezentând vătămări fizice și psihice); (ii) „prejudiciu moral” („*danno morale*”, reprezentând suferințe psihologice cauzate de vătămare) și (iii) „prejudiciu existențial” (numit adesea „*danno esistenziale*”, o categorie care acoperă prejudiciile care constau, în sens larg, în aducerea unei atingeri capacității persoanei de a se bucura pe deplin de drepturile recunoscute în mod normal într-o societate liberă). Această tipologie este folosită, în coroborare cu alte elemente, pentru a determina quantumul corespunzător al despăgubirii care trebuie plătită persoanei vătămate. În general, instanțele naționale sesizate cu o cauză de răspundere extracontractuală nu sunt legate de niciun fel de criterii legale atunci când trebuie să decidă quantumul despăgubirii datorate pentru prejudicii nepatrimoniale.

21. Cu toate acestea, răspunderea extracontractuală care rezultă din accidente de circulație este reglementată de Codul asigurărilor private, care reprezintă o *lex specialis* în raport cu Codul civil. În special, în ceea ce privește prejudiciul nepatrimonial în cazul accidentelor auto care se soldează cu vătămări corporale ușoare, articolul 139 din Codul asigurărilor private stabilește criteriile pe care instanțele naționale trebuie să le respecte pentru cuantificarea despăgubirii pentru prejudiciul pentru sănătate datorate de asigurătorul de răspundere civilă.

22. Instanța de trimitere are îndoieli că articolul 139 din Codul asigurărilor private este compatibil cu obligația de a despăgubi orice prejudiciu, astfel cum prevăd Prima, A doua și A treia directivă. În opinia acestei instanțe, articolul 139 limitează în esență în trei moduri competența instanței naționale de a acorda o despăgubire corespunzătoare pentru prejudiciile constând în vătămări corporale ușoare cauzate în contextul accidentelor de circulație. În primul rând, instanțele naționale sunt obligate să respecte criteriile specifice pentru calcularea despăgubirii pentru „prejudiciul pentru sănătate”, spre deosebire de alte cazuri de răspundere extracontractuală. În al doilea rând, această despăgubire poate fi adaptată circumstanțelor specifice ale cauzei numai într-o măsură limitată¹¹. În al treilea rând, articolul 139 din Codul asigurărilor private nu pare să permită acordarea unei despăgubiri pentru „prejudiciul moral” suferit de persoana vătămată (deși instanța națională precizează că abordarea sa cu privire la interpretarea acestei dispoziții nu este împărtășită de toate instanțele italiene).

2. Jurisprudența Curții

23. Curtea a interpretat deja în mai multe hotărâri dispozițiile din Prima, din A doua și din A treia directivă relevante în prezenta cauză.

24. În jurisprudența sa, Curtea a arătat că obiectivele comune ale Primei, ale celei de A doua și ale celei de A treia directive sunt, în primul rând, să asigure libera circulație atât pentru vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor aflate la bordul acestora și, în al doilea rând, să garanteze că victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule beneficiază de un

10 — A se vedea în special hotărârea Corte Costituzionale în cauza 233/2003 (GURI din 16 iulie 2003) și hotărârile Corte di Cassazione nr. 8827 și nr. 8828.

11 — A se vedea articolul 139 alineatul (3) din Codul asigurărilor private.

tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul¹². Aceste directive nu urmăresc totuși să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și, în stadiul actual al dreptului Uniunii, acestea din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor¹³.

25. În acest temei, Curtea a făcut distincție între obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă a pagubelor produse de autovehicule, care este definită și garantată de legislația Uniunii, și întinderea despăgubirii acestor pagube care trebuie acordată victimelor în temeiul răspunderii civile a asiguratului, aspect care este reglementat, în esență, de dreptul național¹⁴.

26. Cu privire la obligația de acoperire prin asigurare, Curtea a statuat că statele membre „sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă aplicabilă potrivit dreptului lor național va fi acoperită de o asigurare potrivit dispozițiilor celor trei directive menționate anterior”¹⁵. În special, articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, astfel cum a fost precizată și completată prin A doua și prin A treia directivă, indică printre altele, potrivit Curții, „categoriile de daune și terții victime care trebuie să beneficieze de această asigurare”¹⁶.

27. În ceea ce privește aspectele care, în principiu, sunt reglementate de dreptul național privind răspunderea civilă, Curtea a precizat însă în mod clar că statele membre „trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii”. În această privință, Curtea a precizat că „dispozițiile naționale care reglementează despăgubirea pentru accidente care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util”¹⁷.

28. Curtea a aplicat aceste principii în cauze care priveau dispoziții de drept național care excludeau sau limitau despăgubirea în cazul în care victima accidentului a contribuit la propriul prejudiciu. În cauza Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, citată anterior, Curtea a considerat că Prima, A doua și A treia directivă ar fi lipsite de efect dacă „o reglementare națională, definită pe baza unor criterii generale și abstracte, fie ar refuza victimei dreptul de a fi despăgubită de asigurarea auto obligatorie, fie ar limita un asemenea drept în mod disproporționat”¹⁸. În mod similar, în cauza Candolin și alții și în cauza Farrell, Curtea a considerat că este incompatibilă cu directivele menționate o reglementare națională care permitea, în mod disproporționat, refuzul sau limitarea despăgubirii care urmează a fi acordată unui pasager prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto¹⁹.

29. Acesta este contextul în care revenim la întrebarea adresată de instanța națională.

12 — A se vedea, în cadrul unei jurisprudențe bogate, Hotărârea din 9 iunie 2011, Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, Rep., I-4955, punctul 23 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company Limited și Evans, C-442/10, Rep., p. I-12639, punctul 27 și jurisprudența citată.

13 — A se vedea printre altele Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Rep., I-1821, punctul 32, și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, punctul 29.

14 — Hotărârile citate anterior Marques Almeida, punctul 28, Carvalho Ferreira Santos, punctul 31, și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, punctul 25.

15 — Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec., I-6711, punctul 29, și Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell, C-356/05, Rep., I-3067, punctul 33.

16 — A se vedea printre altele Hotărârile citate anterior Churchill Insurance Company Limited și Evans, punctul 28, și Marques Almeida, punctul 27.

17 — A se vedea printre altele Hotărârile citate anterior Marques Almeida, punctul 31, și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, punctul 28.

18 — Hotărârea Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, citată anterior, punctul 29.

19 — A se vedea Hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin și alții, C-537/03, Rec., I-5745, punctele 29, 30 și 35, și Hotărârea Farrell, citată anterior, punctul 35.

3. Examinarea întrebării preliminare

30. Instanța de trimitere, astfel cum am explicat mai sus, pare să considere că articolul 139 din Codul asigurărilor private nu poate fi conciliat cu dispozițiile cuprinse în Prima, în A doua și în A treia directivă. Comisia împărtășește într-o oarecare măsură acest punct de vedere.

31. În schimb, Unipol și toate guvernele care au depus observații în prezenta procedură consideră că o dispoziție precum articolul 139 din Codul asigurărilor private este compatibilă cu dreptul Uniunii. În opinia lor, această dispoziție reglementează doar întinderea despăgubirii care trebuie acordată victimelor accidentelor rutiere, aspect care este guvernat de dreptul național.

32. Considerăm că, pentru a răspunde la întrebarea preliminară, este necesară o analiză juridică în două etape.

33. În primul rând, trebuie să se analizeze dacă articolul 139 din Codul asigurărilor private este compatibil cu obligația de a prevedea o acoperire prin asigurare în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă, astfel cum a fost completată de A doua și de A treia directivă. Chiar dacă aceasta este situația, rămâne să se determine, în al doilea rând, dacă articolul 139 din Codul asigurărilor private are ca efect să lipsească Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util prin negarea dreptului victimelor la despăgubire sau prin limitarea unui astfel de drept într-un mod disproporționat.

34. În cele ce urmează, vom arăta de ce, la fel ca Unipol și ca guvernele care au depus observații în prezenta procedură, considerăm că o dispoziție precum articolul 139 din Codul asigurărilor private este compatibilă cu Prima, cu A doua și cu A treia directivă.

a) Articolul 139 din Codul asigurărilor private este compatibil cu articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă?

35. Astfel cum am menționat mai sus, Curtea a considerat în mod constant că Prima, A doua și A treia directivă impun statelor membre să se asigure că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare și precizează printre altele tipul de prejudiciu care trebuie să fie acoperit prin această asigurare.

36. În consecință, ne putem imagina două moduri în care o dispoziție precum articolul 139 din Codul asigurărilor private ar putea contraveni acestui principiu: în primul rând, dacă ar exclude de la asigurarea obligatorie un tip de prejudiciu care, potrivit acestor directive, trebuie acoperit; în al doilea rând, dacă ar permite posibilitatea abstractă de a obține despăgubire pentru acest tip de prejudiciu, limitând în același timp această posibilitate la despăgubirea din partea conducătorului auto (sau a proprietarului autovehiculului), excluzând, prin urmare, complet sau parțial despăgubirea din partea asigurătorului.

i) Excluderea anumitor tipuri de prejudicii de la acoperirea prin asigurare

37. În ceea ce privește prima posibilitate de a contraveni a articolului 139 din Codul asigurărilor private menționată la punctul anterior, considerăm că prejudiciul nepatrimonial trebuie să se numere printre acele tipuri de prejudicii și vătămări care trebuie să fie acoperite de asigurarea obligatorie. Așadar, un stat membru nu are dreptul să excludă *in toto* de la acoperirea prin asigurare orice despăgubire pentru prejudiciul nepatrimonial suferit de victimele unui accident de circulație.

38. Prin „prejudiciu nepatrimonial” ne referim în general la pagube care nu au legătură cu bunurile, cu averea sau cu veniturile unei persoane și care nu pot fi cuantificate ca atare într-un mod obiectiv prin referire la prețul sau la valoarea pieței²⁰.

39. Am dori să subliniem de la bun început că pare să existe un principiu aproape universal acceptat potrivit căruia prejudiciul pe care o persoană îl poate suferi ca rezultat al unui act ilicit din partea altei persoane, și care trebuie să fie despăgubit, poate să includă în principiu și prejudiciul care depășește simpla pierdere pecuniară.

40. Acest principiu există, potrivit cunoștințelor noastre, în marea majoritate a sistemelor juridice ale statelor membre, deși cu mari variații în ceea ce privește termenii folosiți pentru a se referi la această noțiune și la domeniul său precis, condițiile care trebuie îndeplinite, precum și valoarea despăgubirii datorate²¹. Mai mult, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul ordinii juridice a Uniunii, prejudiciul care trebuie să fie despăgubit de Uniunea Europeană în cazurile de răspundere extracontractuală include *prejudiciul nepatrimonial*²². O noțiune foarte largă în ceea ce privește prejudiciul sau vătămarea care trebuie să fie despăgubită în cazul comportamentelor ilicite, care include prejudiciul nepatrimonial, este de asemenea general acceptată în dreptul internațional public²³.

41. În definitiv, originea acestui principiu poate fi regăsită în cele mai vechi texte juridice cunoscute, cel puțin cu privire la despăgubirea pentru vătămări corporale. De exemplu, bine-cunoscutul Cod al lui Hammurabi (denumit în continuare „Codul”), culegere de legi babiloniene datând aproximativ din anul 1772 î.H., conținea numeroase dispoziții privind despăgubirea pentru vătămări corporale. Aceste dispoziții erau create astfel încât să pedepsească persoana responsabilă pentru cauzarea de vătămări, prevăzând în același timp despăgubiri pentru victimă sau pentru familia sa²⁴. Vechile legi romane urmăreau principii similare. Astfel, Legea celor XII Table, care datează din anii 451-449 î.H., reglementa diferite tipuri de despăgubiri pentru vătămări corporale care trebuiau plătite victimelor acestor vătămări. *Lex Aquilia de Damno*, ulterioră, datând din anul 286 î.H., a perfecționat în continuare aceste principii. Este important de observat că acțiunea introdusă de persoana vătămată împotriva persoanei răspunzătoare pentru vătămare era bazată pe lezarea sentimentelor, nu pe pierderea economică, iar despăgubirea acordată putea fi plătită astfel nu numai pentru cheltuieli pecuniare, ci și pentru durerea și suferințele morale sau fizice²⁵.

20 — A se vedea Horton Rogers, W. V. (ed.), *Damages for Non-Pecuniary Loss in a Comparative Perspective*, European Centre of Tort and Insurance Law, Springer Verlag, Viena, New York, 2001, p. 246.

21 — Pentru o privire de ansamblu: Horton Rogers, W. V., *op. cit.*, și Bona, M., și Mead, P., *Personal Injury Compensation in Europe*, Kluwer Law, Deventer, 2003.

22 — A se vedea de exemplu Hotărârea din 22 decembrie 2008, Gordon/Comisia, C-198/07 P, Rep., p. I-10701, punctele 19 și 60, Hotărârea din 16 iulie 2009, SELEX Sistemi Integrati/Comisia, C-481/07 P, punctul 38, și Hotărârea din 28 mai 2013, C-239/12 P, Abdulrahim/Consiliul și Comisia, C-239/12 P, punctele 72 și 76.

23 — În cauza fundamentală privind Uzina Chorzów [„Case Concerning the Factory at Chorzów”] (Hotărârea din 13 septembrie 1928, Seria A – nr. 17), Curtea Permanentă de Justiție Internațională a statuat: „Principiul esențial, care decurge chiar din noțiunea de act ilicit și care pare să rezulte din practica internațională [...] – este că reparația trebuie, pe cât posibil, să șteargă toate consecințele actului ilicit și să restabilească situația care ar fi existat, cel mai probabil, dacă actul nu ar fi fost săvârșit. Restituirea în natură sau, dacă aceasta nu este posibilă, plata unei sume corespunzătoare valorii pe care ar avea-o restituirea în natură; acordarea, dacă este cazul, de daune interese pentru pierderile suferite care nu ar fi acoperite prin restituirea în natură sau prin plata care ia locul acesteia – acestea sunt principiile care ar trebui să fie folosite pentru determinarea cuantumului despăgubirii datorate din cauza unui act contrar dreptului internațional”. Mai recent, articolul 31 alineatul (2) din Proiectul de articole referitor la răspunderea statelor pentru fapte internaționale ilicite prevede că această reparare a prejudiciului cauzat trebuie să acopere „[orice prejudiciu,] indiferent că este vorba despre prejudiciu material sau moral, [cauzat prin faptul internațional ilicit al unui stat]”.

24 — Este interesant de observat că acest Cod includea și dispoziții care priveau accidente de circulație, precum titlul 251, potrivit căruia proprietarul unui animal care a ucis un om liber pe drum trebuia să plătească o jumătate de unitate de măsură de argint dacă acesta cunoștea natura sălbatică a animalului, însă nu îl legase și nici nu îi șlefuiuse coarnele. A se vedea Magnus, U., „Compensation for Personal Injuries in a Comparative Perspective”, 39 (2000) *Washburn Law Journal*, p. 347-362, în special p. 348.

25 — O’Connell, J., și Carpenter, K., „Payment for pain and suffering through history”, (1983) *Insurance Counsel Journal*, p. 411-417, în special p. 411.

42. Pentru scopul pe care îl urmărim nu este necesar să cercetăm în continuare originile istorice ale dreptului civil actual al răspunderii. Ceea ce am dorit să subliniem este că, încă de la începuturile civilizației noastre, a persistat ideea că actele ilicite pot da naștere la prejudicii care trebuie să fie despăgubite și care depășesc simpla pierdere a unui bun sau bănească. Acest lucru era în mod special adevărat dacă prejudiciul era legat de o suferință fizică și psihică.

43. Principiul despăgubirii pentru prejudiciul nepatrimonial a evoluat în timp, iar în zilele noastre a devenit larg acceptat și are o mare importanță. Ideea că o persoană care este victima comportamentului ilicit al altei persoane are dreptul de a fi despăgubită pentru întregul prejudiciu suferit, independent de aspectul dacă interesele atinse au o dimensiune patrimonială sau una nepatrimonială și dacă este sau nu este posibil să li se atribuie o valoare economică obiectivă, este clar stabilită în societatea actuală.

44. Practica curentă a Curții Europene a Drepturilor Omului (denumită în continuare „CEDO”) este exemplificativă în această privință. CEDO acordă de obicei despăgubiri atât pentru prejudiciul „pecuniar”, cât și pentru cel „nepecuniar” suportat de reclamanți ca o consecință a încălcării drepturilor lor fundamentale, în temeiul, în special, al articolului 41 din Convenția europeană a drepturilor omului²⁶, prejudiciul nepatrimonial fiind adesea mai important decât prejudiciul pecuniar²⁷.

45. Astfel, ar fi destul de ciudat dacă Prima, A doua și A treia directivă ar prevedea circumstanțe în care statele membre ar fi libere să excludă de la acoperirea prin asigurare un tip de prejudiciu care este recunoscut ca meritând protecție în efectiv toate sistemele juridice actuale, atât la nivel național și supranațional, cât și în temeiul principiilor generale ale dreptului internațional.

46. Acestea fiind spuse, termenii folosiți în aceste instrumente ni se par suficient de largi pentru a acoperi prejudiciul nepatrimonial. Articolul 3 alineatul (2) din Prima directivă prevede că statele membre trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că prin contractul de asigurare sunt acoperite „orice pagubă sau vătămare provocată”²⁸. În mod similar, articolul 1 din A doua directivă stabilește că asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (2) din Prima directivă „acoperă în mod obligatoriu daunele materiale și vătămarile corporale”. O terminologie similară este utilizată de asemenea la articolul 1a din A treia directivă.

47. În opinia noastră, efectul adjectivului „any” [orice], care califică substantivele „loss and injury” [pagubă sau vătămare] de la articolul 3 alineatul (2) din Prima directivă, în versiunea în limba engleză, este că aceste noțiuni trebuie să fie interpretate în sens larg. Chiar dacă adjectivul „any” nu are echivalent în alte versiuni lingvistice ale aceleiași dispoziții, acestea par totuși a fi redactate în mod destul de general.

26 — Această dispoziție, intitulată „Reparația echitabilă”, prevede: „Dacă Curtea declară că a avut loc o încălcare a Convenției sau a Protocoloalelor sale și dacă dreptul intern al Înaltei Părți Contractante nu permite decât o înlăturare incompletă a consecințelor acestei încălcări, Curtea acordă părții lezate, dacă este cazul, o reparație echitabilă”.

27 — A se vedea, de exemplu, Hotărârea McMichael împotriva Regatului Unit din 24 februarie 1995, Seria A, nr. 307-B, (1995), și Hotărârea Riccardi Pizzati împotriva Italiei din 29 martie 2006 [GC], cererea nr. 62361/00.

28 — A se vedea de asemenea definiția noțiunii „persoană vătămată” de la articolul 1 din Prima directivă.

48. Mai mult, termenul „vătămare corporală” de la articolul 1 din A doua directivă și de la articolul 1a din A treia directivă privește în mod obligatoriu atât integritatea fizică, cât și integritatea psihică a victimelor²⁹. Orice atingere adusă acestei integrități trebuie despăgubită, independent de orice repercusiuni economice negative pe care victimele le-ar putea trăi ca rezultat al accidentului. Astfel cum observă avocatul general Jääskinen în Concluziile prezentate în cauzele Haasová și Drozdovs, o comparație a diferitor versiuni lingvistice ale acestor dispoziții, precum și *travaux préparatoires* pentru A doua directivă, în special, par să susțină această interpretare³⁰.

49. În acest context, am dori să subliniem de asemenea că, atunci când i s-a solicitat să interpreteze noțiuni echivalente prevăzute în alte instrumente legislative ale Uniunii sau în convenții internaționale la care Uniunea Europeană este parte, Curtea a optat întotdeauna pentru o interpretare a acestor noțiuni care acoperă și prejudiciul nepatrimonial³¹.

50. În cauza Leitner, Curtea a interpretat noțiunea „daune” de la articolul 5 din Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite³² ca înglobând și prejudiciul nepatrimonial. Curtea s-a întemeiat pe o interpretare textuală a acestei dispoziții, precum și pe o interpretare teleologică a directivei³³. În cauza Walz³⁴, instanța de trimitere a solicitat lămuriri cu privire la aspectul dacă termenul „prejudiciu”, pe care se întemeiază articolul 22 alineatul (2) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (denumită în continuare „Convenția de la Montreal”³⁵), care stabilește limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul rezultat în special din pierderea bagajelor, trebuie interpretat în sensul că include atât daunele materiale, cât și daunele morale. Curtea a examinat noțiunea de daune în lumina normelor dreptului internațional general și a răspuns la această întrebare în mod afirmativ³⁶. În Hotărârea Sousa Rodríguez și alții³⁷, Curtea a ajuns la aceeași concluzie pentru interpretarea noțiunii „compensație suplimentară” prevăzută la articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004³⁸ (denumit în continuare „Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni”). Curtea a statuat că noțiunea „compensație suplimentară” trebuia interpretată în sensul de a permite instanței naționale să compenseze prejudiciul care include prejudiciul nepatrimonial³⁹.

51. Este adevărat că, în Hotărârea Veedfald⁴⁰, Curtea a considerat că obligația producătorului de a despăgubi victimele pentru prejudiciul cauzat de un defect al produsului, în temeiul articolului 1 din Directiva 85/374/CEE a Consiliului din 25 iulie 1985 de apropiere a actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre cu privire la răspunderea pentru produsele cu defect⁴¹, nu

29 — A se vedea în acest sens punctul 30 din Concluziile avocatului general Tizzano prezentate în cauza Leitner (Hotărârea din 12 martie 2002, C-168/00, Rec., p. I-2631).

30 — Concluziile comune ale avocatului general Jääskinen prezentate la 11 iulie în cauza Haasová, C-22/12, și în cauza Drozdovs, C-277/12, pendinte în fața Curții, punctele 73 și 89-91.

31 — Desigur, aceste cauze priveau instrumente juridice care nu sunt pe deplin comparabile cu Prima, cu A doua și cu A treia directivă, în măsura în care cuantumul despăgubirii prevăzute eventual în aceste instrumente este în general inferior celui care poate fi cerut în contextul accidentelor de circulație. Toate aceste decizii au însă în comun faptul că Curtea a recunoscut principiul potrivit căruia noțiunea „prejudiciu” acoperă și prejudiciul nepatrimonial. În opinia noastră, raționamentul Curții în aceste decizii poate, *mutatis mutandis*, să fie relevant și în contextul prezentei proceduri.

32 — JO L 158, p. 59, Ediție specială, 13/vol. 9, p. 248.

33 — Hotărârea Leitner, citată anterior, punctele 19-24.

34 — Hotărârea din 6 mai 2010, C-63/09, Rep., I-4239.

35 — Semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată prin Decizia Consiliului din 5 aprilie 2001 privind încheierea de către Comunitatea Europeană a Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

36 — Hotărârea Walz, citată anterior, punctele 17-39.

37 — Hotărârea din 13 octombrie 2011, C-83/10, Rep., p. I-9469.

38 — Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218), cu modificările ulterioare.

39 — Hotărârea Sousa Rodríguez și alții, citată anterior, punctele 36-46.

40 — Hotărârea din 10 mai 2001, C-203/99, Rec., I-3569.

41 — JO L 210, p. 29, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 183, cu modificările ulterioare.

cuprindea prejudiciul nepatrimonial, „a cărui reparare este guvernată numai de dreptul național”⁴². Cu toate acestea, spre deosebire de cauzele examinate anterior și spre deosebire de instrumentele juridice în cauză, Directiva 85/374 conține o normă explicită privind prejudiciul nepatrimonial. Într-adevăr, atunci când definește noțiunea „prejudiciu” în sensul acestei directive, articolul 9 din aceasta prevede: „[p]rezentul articol nu aduce atingere dispozițiilor de drept intern privind daunele morale”.

52. Așadar, ni se pare că atât textul Primei, al celei de A doua și al celei de A treia directive, cât și deciziile anterioare ale Curții susțin o interpretare largă a noțiunii „prejudiciu”. În plus, există trei considerații suplimentare care, în opinia noastră, întăresc și mai mult această concluzie.

53. În primul rând, potrivit celui de al cincilea considerent al celei de A doua directive și celui de al patrulea considerent al celei de A treia directive, unul dintre obiectivele Primei, ale celei de A doua și ale celei de A treia directive este ca victimelor accidentelor cauzate de autovehicule să li se garanteze „o despăgubire suficientă” și „un tratament comparabil” indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Uniunii Europene⁴³. Dacă li s-ar permite statelor membre să excludă de la acoperirea oferită prin asigurare un tip de prejudiciu atât de important, tratamentul victimelor accidentelor de circulație pe teritoriul Uniunii Europene nu ar putea deloc să fie „comparabil”, iar despăgubirea nu ar fi întotdeauna „suficientă”. În funcție de locul în care ar avea loc accidentul de circulație, tipul și cuantumul despăgubirii acordate ar fi foarte diferite.

54. În al doilea rând, în măsura în care intenția legiuitorului Uniunii este de a proteja victimele accidentelor de circulație ca o categorie deosebit de vulnerabilă de persoane⁴⁴, acest obiectiv ar fi servit într-un mod destul de redus dacă unor asigurători li s-ar permite să limiteze întinderea acoperirii lor numai la daunele materiale.

55. În al treilea rând, această diferență de tratament între asigurători ar putea să aibă consecințe negative asupra funcționării corecte a pieței interne. Astfel, cererile de despăgubire pentru prejudicii nepatrimoniale sunt înaintate frecvent în procedurile legate de accidente rutiere și pot uneori să implice sume substanțiale. O disparitate semnificativă între asigurătorii activi în diferite părți ale pieței interne a Uniunii Europene, în ceea ce privește răspunderea civilă pe care acești asigurători ar putea-o acoperi, ar putea provoca o denaturare a concurenței pe piața asigurărilor⁴⁵.

ii) Limitarea răspunderii solidare a asigurătorului

56. În ceea ce privește a doua posibilitate de a contraveni a articolului 139 din Codul asigurărilor private menționată la punctul 36 de mai sus, vom observa că rezultă în mod clar din jurisprudența existentă că un stat membru nu poate exclude sau limita răspunderea asigurătorilor pentru daune într-o asemenea măsură încât despăgubirea pentru această daună să trebuiască (total sau parțial) să fie solicitată direct de la conducătorul auto sau de la proprietarul autovehiculului.

57. Într-adevăr, aceasta ar avea ca rezultat o limitare a acoperirii prin asigurare care ar fi în contradicție flagrantă cu principiul potrivit căruia asigurarea obligatorie trebuie să permită victimelor accidentelor cauzate de vehicule să fie despăgubite pentru toate prejudiciile suportate, în limita cuantumurilor stabilite în Prima, în A doua și în A treia directivă⁴⁶. Astfel cum a afirmat avocatul

42 — Hotărârea Veedfald, citată anterior, punctul 27.

43 — A se vedea de asemenea jurisprudența citată la nota de subsol 12 din prezentele concluzii.

44 — A se vedea în această privință al cincilea considerent al celei de A treia directive. A se vedea de asemenea Concluziile avocatului general Trstenjak prezentate în cauza Carvalho Ferreira Santos, citată anterior, punctul 66, și Concluziile avocatului general Stix-Hackl prezentate în cauza Farrell, citată anterior, punctele 52 și 53.

45 — În această privință, ar trebui amintit că Prima, A doua și A treia directivă au fost adoptate în temeiul fie al articolului care a devenit articolul 114 TFUE, fie al articolului care a devenit articolul 115 TFUE, care permit apropierea dispozițiilor naționale care au incidență asupra instituirii sau funcționării pieței interne.

46 — A se vedea în acest sens Hotărârea din 28 martie 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec., p. I-1829, punctul 18.

general Mengozzi referitor la Directiva 2009/103, această directivă „se întemeiază pe ideea că asigurătorul trebuie *întotdeauna*, în principiu, să despăgubească victimele, în afara cazului în care acestea se încadrează în una dintre excepțiile indicate în mod explicit în textul directivei”⁴⁷. Considerăm că această afirmație este aplicabilă și cu privire la Prima, la A doua și la A treia directivă. Am dori să adăugăm că aceste directive se întemeiază de asemenea pe ideea că asigurătorul trebuie, în principiu, să despăgubească victimele *integral*, în limitele și sub condițiile stabilite în Prima, în A doua și în A treia directivă.

58. Acesta este motivul pentru care, în fapt, Curtea AELS a concluzionat, în Hotărârea Nguyen, că dispozițiile norvegiene care limitează măsura în care victimele pot solicita despăgubire pentru prejudiciul nepatrimonial numai din partea conducătorului auto, excluzând o astfel de despăgubire din acoperirea oferită de asigurarea obligatorie, nu erau compatibile cu Prima, cu A doua și cu A treia directivă⁴⁸.

iii) Prezenta cauză

59. Acestea fiind spuse, considerăm că articolul 139 din Codul asigurărilor private nu încalcă obligația de a asigura că răspunderea este acoperită prin asigurare în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă în niciunul dintre modurile descrise mai sus.

60. Pe de o parte, este evident că articolul 139 din Codul asigurărilor private nu exclude *integral* despăgubirea pentru prejudiciul nepatrimonial cauzat de accidente rutiere. Astfel, alineatul (2) al acestei dispoziții afirmă că acest tip de prejudiciu reglementat privește „[...] vătămarea corporală [...] care afectează integritatea psihică și/sau fizică a persoanei, [...] care are un impact negativ asupra activităților cotidiene și asupra aspectelor dinamico-relaționale ale vieții persoanei afectate, independent de eventualele repercusiuni asupra capacității acesteia de a realiza un venit”.

61. Pe de altă parte, instanța de trimitere arată că victima nu poate solicita o despăgubire suplimentară direct de la deținătorul poliței în temeiul altor dispoziții juridice naționale. Aceasta înseamnă că acoperirea oferită de asigurare reflectă obligațiile relevante ale răspunderii civile. După cum guvernul italian a confirmat în ședință, obiectivul articolului 139 din Codul asigurărilor private este numai să cuantifice întinderea despăgubirii care trebuie să fie acordată victimelor pentru prejudiciul nepatrimonial, iar nu să limiteze răspunderea asigurătorilor față de victimele accidentelor rutiere, transferând astfel o parte din această răspundere persoanelor asigurate⁴⁹.

62. Pentru aceste motive, suntem de părere că o dispoziție precum articolul 139 din Codul asigurărilor private nu este incompatibilă cu obligația de acoperire prin asigurare, în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă, astfel cum a fost completată prin A doua și prin A treia directivă.

47 — Concluziile avocatului general Mengozzi prezentate în cauza Churchill Insurance Company Limited și Evans, citată anterior, punctul 50.

48 — Hotărârea Curții de Justiție a AELS din 20 iunie 2008, Celina Nguyen și statul norvegian, reprezentat de Justis- og politidepartementet, cauza E-8/07, în special punctele 3 și 4, precum și punctele 19-29 (disponibilă pe pagina de internet <http://www.eftacourt.int>). Un sumar al hotărârii a fost publicat în Jurnalul Oficial (JO C 263, p. 4).

49 — Din motive de exhaustivitate, trebuie să se observe că Unipol și Comisia au propus o lectură diferită a dreptului italian relevant, potrivit căreia nu era exclus ca victimele accidentelor auto să poată introduce o acțiune în răspundere extracontractuală împotriva numai a conducătorului auto, în temeiul articolelor 2043 și 2059 din Codul civil italian, pentru un prejudiciu eventual care îl depășește pe cel care este recunoscut în temeiul articolului 139 din Codul asigurărilor private. Cu toate acestea, în lipsa oricărei informații de fapt mai precise cu privire la acest aspect, nu vedem niciun motiv pentru care, în prezenta procedură, Curtea ar trebui să se îndepărteze de jurisprudența sa constantă potrivit căreia „nu este de competența Curții să se pronunțe, în cadrul unei trimeri preliminare, cu privire la interpretarea dispozițiilor din dreptul național și să hotărască dacă interpretarea dată de instanța națională este corectă [...]”. Astfel, Curtea trebuie să ia în considerare, în cadrul repartizării competențelor între instanțele [Uniunii] și cele naționale, contextul normativ și factual în care se încadrează întrebările preliminare, astfel cum este definit în decizia de trimitere”. A se vedea, dintr-o jurisprudență bogată, Hotărârea din 13 noiembrie 2003, Neri, C-153/02, Rec., p. I-13555, punctele 34 și 35, și Hotărârea din 29 aprilie 2004, Orfanopoulos și Oliveri, C-482/01 și C-493/01, Rec., p. I-5257, punctul 42.

b) Articolul 139 din Codul asigurărilor private lipsește Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util?

i) Observații generale

63. Următoarea etapă a analizei noastre juridice în această cauză privește aspectul dacă o dispoziție precum articolul 139 din Codul asigurărilor private are drept consecință să lipsească Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util, negând victimelor dreptul de a fi despăgubite sau limitând un astfel de drept în mod disproporționat.

64. Într-adevăr, după cum am menționat mai sus, normele și principiile generale care guvernează răspunderea civilă a asigurătorilor, precum și întinderea despăgubirii datorate de astfel de întreprinderi victimelor sunt aspecte guvernate de dreptul național⁵⁰. Mai mult, este evident pentru noi că statul membru trebuie să se bucure de o putere de apreciere importantă în acest domeniu de drept.

65. Trebuie să se țină seama de faptul că, în pofida anumitor trăsături comune, unele aspecte ale dreptului referitor la delictele civile sunt reglementate într-un mod foarte diferit în diversele state membre. Astfel, dispozițiile naționale relevante pot să se întemeieze pe o serie de principii de fond și de procedură care diferă, *inter alia*, în funcție de tradiția juridică din fiecare țară. În acest context, nu mai este deloc necesar să se atragă atenția asupra faptului că normele privind delictele civile au un rol destul de central în sistemul dreptului privat al statelor membre. Legiuitorul Uniunii a afirmat în mod explicit că statele membre trebuie să reglementeze aceste aspecte și a ales în mod deliberat să nu procedeze la nicio armonizare în această privință. La rândul ei, Curtea ar trebui de asemenea să analizeze cu grijă consecințele pentru aceste sisteme, considerate în mod global, atunci când pronunță decizii care afectează acest domeniu.

66. În consecință, numai în cazul în care obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, astfel cum este definită și garantată de Prima, de A doua și de A treia directivă, este asigurată la nivel teoretic, însă nu și în practică, dispozițiile naționale relevante trebuie să fie considerate incompatibile cu dreptul Uniunii. Cu alte cuvinte, dreptul Uniunii se opune ca normele naționale privind răspunderea civilă să se aplice în contextul accidentelor de circulație rutiere numai în măsura în care aceste norme pun în pericol caracterul efectiv al sistemului instituit prin aceste directive.

ii) Prezenta cauză

67. Problemele ridicate de instanța de trimitere cu privire la articolul 139 din Codul asigurărilor private pot fi împărțite, în esență, în trei: în primul rând, un stat membru are dreptul de a introduce criterii legale obligatorii pentru instanțele naționale pentru determinarea întinderii prejudiciului produs de un accident auto? În al doilea rând, criteriile prevăzute la articolul 139 din Codul asigurărilor private determină o limitare disproporționată a despăgubirii datorate victimelor? În al treilea rând, o limitare disproporționată a unei astfel de despăgubiri poate decurge din faptul că, după cum se susține, „prejudiciul moral” nu poate fi luat în considerare de instanța națională?

68. Cu privire la primul aspect juridic ridicat, opinia noastră este că faptul că un stat membru, precum Italia, decide să introducă o reglementare care stabilește criterii obligatorii pentru determinarea prejudiciului nepatrimonial produs prin accidente auto nu încalcă, prin el însuși, nicio dispoziție a dreptului Uniunii.

50 — A se vedea în special articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, al doilea considerent al celei de A doua directive, precum și articolul 1a din A treia directivă și al doilea considerent al acesteia. A se vedea de asemenea jurisprudența citată la nota de subsol 13 din prezentele concluzii.

69. Desigur, legiuitorul italian ar fi putut face o alegere politică diferită, lăsând ca valoarea despăgubirii datorate pentru prejudiciul nepatrimonial să fie determinată de instanțele naționale pe baza probelor prezentate de părți și/sau pe baza principiului echității. Acesta era, după cum înțelegem, sistemul aplicabil în Italia înainte de introducerea Codului asigurărilor private, pe care, după câte se pare, instanța de trimitere îl considera mai adecvat.

70. Cu toate acestea, ambele opțiuni de reglementare sunt, în opinia noastră, la fel de legitime din punctul de vedere al dreptului Uniunii. Este evident că Prima, A doua și A treia directivă nu impun niciunul dintre aceste sisteme și nici nu îl favorizează pe unul în detrimentul celuilalt. În plus, fiecare dintre ele pare să aibă anumite avantaje.

71. Principalul avantaj de a lăsa în totalitate în competența instanțelor naționale determinarea întinderii prejudiciului constă în faptul că aceste instanțe sunt capabile să ia în considerare toate circumstanțele și trăsăturile particulare ale unei cauze. Astfel, despăgubirea acordată poate să reflecte ceea ce, la un anumit moment, într-un anumit loc, este recunoscut ca adecvat, din punct de vedere pecuniar, în raport cu prejudiciul suferit de victimă.

72. Pe de altă parte, alte avantaje pot fi obținute prin alegerea de a introduce criterii legale obligatorii pentru instanțele naționale, în pofida faptului că astfel se limitează în mod inevitabil puterea de apreciere a instanțelor, influențând prin aceasta capacitatea lor de a stabili cuantumul despăgubirii pe care îl consideră corect în circumstanțele fiecărei cauze. De exemplu, aceasta poate face ca nivelurile despăgubirii să fie mai previzibile, crescând astfel securitatea juridică și reducând necesitatea de a recurge la acțiunea în instanță. În același timp, aceasta poate permite companiilor de asigurări să facă evaluări mai precise ale expunerii lor financiare în timp. O astfel de limitare a riscurilor potențiale ar putea avea repercusiuni favorabile asupra nivelului primelor facturate proprietarilor de autovehicule.

73. În această privință, suntem de acord cu Unipol și cu guvernul italian, care au subliniat că există o corelare inevitabilă și directă între nivelul de despăgubire acordat pentru daune și vătămări suferite ca rezultat al accidentelor auto și nivelul primelor facturate în general de companiile de asigurări. Așadar, poate fi o opțiune politică legitimă pentru un stat membru să determine și, după caz, să limiteze *ex ante* valoarea monetară care trebuie atribuită prejudiciului nepatrimonial, astfel încât să permită companiilor de asigurări să își reducă primele, în favoarea proprietarilor de autovehicule în ansamblu.

74. Considerăm că nu este de competența Curții să examineze opțiunile politice ale statelor membre în acest domeniu. Curtea poate numai să îndrume instanțele naționale astfel încât acestea să poată evalua dacă, în mod concret, criteriile prevăzute de dispoziții precum articolul 139 din Codul asigurărilor private determină o limitare disproporționată a despăgubirii datorate victimelor.

75. Ceea ce ne conduce la al doilea aspect ridicat de instanța de trimitere.

76. În acest moment, trebuie să admitem că nu este o sarcină ușoară să se stabilească o normă sau un principiu general pentru a verifica dacă un anumit nivel de despăgubire acordat este proporțional sau nu este proporțional cu prejudiciul suferit, în condițiile în care obiectivul este să se repare un tip de prejudiciu care – astfel cum am menționat mai sus – nu poate fi determinat în mod obiectiv prin referire la un criteriu de piață sau la un indice economic.

77. Singurul principiu care reiese din textul Primei, al celei de A doua și al celei de A treia directive este acela al caracterului „suficient” al despăgubirii. Al cincilea considerent al celei de A doua directive menționează 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”.

78. Cu toate acestea, apreciem că ceea ce poate fi considerat suficient sau adecvat într-un stat membru poate să nu fie în mod necesar la fel în alt stat membru. Acest lucru este adevărat în special în ceea ce privește formele de prejudiciu legate de interesele cu o valoare personală pentru o persoană și care nu pot fi cuantificate din punctul de vedere al pierderii pecuniare.

79. În opinia noastră, caracterul suficient al despăgubirii într-un anumit caz poate fi determinat numai prin referire la valoarea specifică ce se acordă în cadrul ordinii juridice naționale intereselor afectate ale unei persoane. Așadar, este destul de dificil pentru Curte să evalueze caracterul suficient al despăgubirii datorate pentru prejudiciul nepatrimonial în temeiul sistemului juridic al unui stat membru.

80. Este cu atât mai mult adevărat atunci când, precum în prezenta cauză, prejudiciul suferit de victimă constă în vătămări corporale ușoare. În această privință, am dori să subliniem din nou că articolul 139 din Codul asigurărilor private reglementează numai quantumul despăgubirii care trebuie plătită pentru prejudiciul nepatrimonial în cazul accidentelor de circulație care produc vătămări corporale ușoare. În cazul accidentelor care cauzează vătămări corporale mai grave se aplică alte dispoziții legale.

81. În aceste împrejurări, nu vedem niciun element din dosar care să sugereze că despăgubirea datorată în temeiul criteriilor prevăzute la articolul 139 din Codul asigurărilor private este insuficientă. Quantumurile menționate la acest articol nu sunt, cu siguranță, nici nesemnificative, nici minime. Despăgubirea pe care, potrivit instanței de trimitere, Unipol a plătit-o deja domnului Petillo în temeiul acestei norme nu ni se pare a fi neglijabilă pentru tipul de prejudiciu descris în decizia de trimitere.

82. Instanța de trimitere critică faptul că aceste criterii sunt diferite de cele dezvoltate în jurisprudența instanțelor italiene pentru cazurile de răspundere extracontractuală care nu privesc accidente auto. Acesta este însă cel mult un aspect care trebuie examinat în temeiul dreptului național, în lumina, de exemplu, a principiului egalității.

83. Răspunderea extracontractuală poate apărea într-un număr deosebit de mare și de divers de împrejurări. Nu există nicio dispoziție în Prima, în A doua și în A treia directivă care, în principiu, să interzică legiuitorului național să instituie sisteme specifice de răspundere extracontractuală adaptate trăsăturilor particulare ale accidentelor de circulație.

84. Pentru motivele menționate în secțiunile anterioare, nu considerăm că aplicarea criteriilor prevăzute la articolul 139 din Codul asigurărilor private determină o limitare disproporționată a despăgubirii datorate victimelor accidentelor auto.

85. În ceea ce privește, în final, al treilea aspect juridic ridicat de instanța de trimitere, privind o pretinsă lipsă a reparării „prejudiciului moral”, considerăm că nici acest aspect nu este relevant în contextul prezentei analize.

86. După cum înțelegem din explicațiile oferite de instanța de trimitere, care au fost confirmate în cadrul ședinței de guvernul italian și de Unipol, par să existe dezacorduri între instanțele italiene cu privire la sensul precis al articolului 139 din Codul asigurărilor private. Unele instanțe naționale consideră că „prejudiciul moral” (un concept oarecum similar cu ceea ce este cunoscut sub denumirea *pretium doloris* în unele sisteme juridice) nu este acoperit de despăgubirea acordată în temeiul articolului 139 din Codul asigurărilor private. Acest lucru are drept consecință faptul că poate fi acordată o despăgubire suplimentară atunci când existența acestui prejudiciu suplimentar este dovedită în mod corespunzător de victime. Potrivit unei alte linii jurisprudențiale, pe de altă parte, repararea „prejudiciului moral” este deja luată în considerare în despăgubirea prevăzută la articolul 139 din Codul asigurărilor private, din moment ce textul acestei dispoziții se referă la „vătămarea corporală [...] care afectează integritatea psihică și fizică a persoanei, [...] care are un impact negativ asupra activităților cotidiene și asupra aspectelor dinamico-relaționale ale vieții persoanei afectate [...]”.

87. În această privință, dorim să observăm că, indiferent care ar fi interpretarea corectă a dispoziției naționale (aspect asupra căruia trebuie să se pronunțe instanțele italiene), dreptul italian relevant prevede dreptul la despăgubire pentru vătămări fizice sau psihice suferite de persoanele care sunt victime ale accidentelor, independent de eventualele repercusiuni ale acestor vătămări asupra capacității persoanelor în cauză de a realiza un venit.

88. În consecință, singura problemă reală este, în opinia noastră, dacă această despăgubire poate sau nu poate fi considerată „suficientă”. Calificarea dată în dreptul național prejudiciului care trebuie despăgubit este nerelevantă în această privință. Astfel cum am afirmat mai sus, nu vedem niciun indiciu în sensul că articolul 139 din Codul asigurărilor private prevede criterii care determină o despăgubire insuficientă pentru prejudiciul nepatrimonial.

89. Prin urmare, concluzionăm că o dispoziție precum articolul 139 din Codul asigurărilor private nu are drept consecință să lipsească Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util prin negarea dreptului victimelor de a fi despăgubite sau prin limitarea unui astfel de drept într-un mod disproporționat.

C – Considerații rationae temporis

90. În final, am dori să adăugăm că, în opinia noastră, răspunsul care trebuie oferit instanței de trimitere nu ar fi diferit dacă Directiva 2009/103 ar fi aplicabilă prezentei cauze.

91. Această directivă doar codifică Prima, A doua și A treia directivă din motive de claritate și de eficiență⁵¹. În plus, dispozițiile din Prima, din A doua și din A treia directivă care sunt relevante în prezenta procedură nu au fost modificate într-o măsură semnificativă.

92. În special, articolul 1 din Directiva 2009/103 dă o definiție a „persoanei vătămate” care este identică cu cea prevăzută la articolul 1 din Prima directivă. În plus, articolul 3 din Directiva 2009/103 prevede că asigurarea obligatorie acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămarile corporale, astfel cum se specifica deja în articolul 1a din A treia directivă. În sfârșit, considerentul (3) al Directivei 2009/103 și articolul 3 din aceasta confirmă că „prejudiciile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării” continuă să fie aspecte care sunt, în principiu, de competența statelor membre.

IV – Concluzie

93. Având în vedere cele menționate mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Tribunale di Tivoli (Italia) după cum urmează:

„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, articolul 1 alineatul (1) 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 și articolul 1a 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 trebuie interpretate în sensul că nu se opun unor dispoziții naționale precum articolul 139 din Decretul legislativ nr. 209 din 7 septembrie 2005 privind Codul asigurărilor private, care stabilesc criterii pentru cuantificarea despăgubirii datorate de asigurător pentru prejudiciile nepatrimoniale suferite de victimele accidentelor auto.”

51 — A se vedea considerentul (1) al Directivei 2009/103.