



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
MICHAL BOBEK
prezentate la 23 martie 2017¹

Cauza C-587/15

**Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras
împotriva
Gintaras Dockeyčius,
Jurgita Dockeyčienė**

[cerere de decizie preliminară formulată de Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Curtea Supremă,
Lituania)]

„Cerere de decizie preliminară — Asigurare de răspundere civilă auto — Accident între vehicule care staționează în mod obișnuit în state membre diferite — Rambursarea despăgubirilor plătite de un birou național de asigurări — Acțiune în regres împotriva persoanelor responsabile de producerea accidentului — Garanții procedurale”

I. Introducere

1. În luna iulie a anului 2006, două autovehicule au intrat în coliziune în Germania: un autovehicul înmatriculat în Lituania și un taxi înmatriculat în Germania. Ambii conducători auto au fost amendați pentru producerea accidentului. Autovehiculul lituanian nu era asigurat. Conducătorul auto german a introdus o acțiune în justiție împotriva biroului german al asigurătorilor auto în vederea obținerii unor despăgubiri. Totuși, fără să fi existat o decizie finală a instanțelor germane asupra litigiului, în cele din urmă părțile au ajuns la o înțelegere. Biroul german a plătit o sumă convenită cu titlu de despăgubire conducătorului auto german. Suma respectivă i-a fost apoi rambursată de biroul lituanian al asigurătorilor auto. Ulterior, biroul lituanian a încercat să recupereze această sumă atât de la conducătorul auto, cât și de la proprietarul autovehiculului înmatriculat în Lituania în fața instanțelor lituaniene.

2. Întrebările adresate Curții în prezent cauză privesc în esență efectele juridice ale acordului de soluționare pe cale amiabilă menționat mai sus și drepturile corelative, în special garanțiile procedurale, care există atunci când un asemenea acord este opus terților în fața instanțelor naționale. După cum a arătat instanța de trimitere, procedura judiciară și negocierile în vederea soluționării amiabile care au avut loc în Germania nu au implicat în nicio etapă aceste persoane.

¹ — Limba originală: engleza.

3. Totuși, înainte de a se putea face o asemenea apreciere, este necesară analizarea unei chestiuni preliminare: competența Curții. Cadrul de reglementare actual al asigurărilor auto în Uniunea Europeană este destul de complex, constând în două ansambluri de instrumente: directivele privind asigurarea auto și sistemul cărții verzi. Sistemul cărții verzi pare să fie instrumentul aplicabil în prezenta cauză. El a fost instituit prin Regulamentul general, instrument care nu a fost elaborat de o instituție a Uniunii, dar a fost publicat ca anexă la o decizie a Comisiei. Se ridică astfel întrebarea dacă Curtea de Justiție este competentă să interpreteze acest regulament general.

II. Dispozițiile aplicabile

A. Dreptul Uniunii

1. *Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”)*

4. Articolul 47 din cartă stabilește dreptul la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil:

„Orice persoană ale cărei drepturi și libertăți garantate de dreptul Uniunii sunt încălcate are dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe judecătorești, în conformitate cu condițiile stabilite de prezentul articol.

Orice persoană are dreptul la un proces echitabil, public și într-un termen rezonabil, în fața unei instanțe judecătorești independente și imparțiale, constituită în prealabil prin lege [...]”

2. *Directivele privind asigurarea auto*

5. Există șase directive referitoare la asigurarea auto, a șasea dintre ele codificând cele cinci anterioare.

6. Articolul 2 din Prima directivă privind asigurarea auto (denumită în continuare „Prima DAA”)² prevedea că:

„(1) Statele membre se abțin să efectueze verificări ale asigurării obligatorii de răspundere civilă a vehiculelor care în mod obișnuit provin de pe teritoriul unui alt stat membru.

De asemenea, statele membre se abțin să efectueze verificări ale asigurării la vehiculele care în mod obișnuit provin de pe teritoriul unei țări terțe și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul altui stat membru. Cu toate acestea, statele membre pot efectua verificări prin sondaj.

(2) În ceea ce privește vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul unui stat membru, dispozițiile prezentei directive, cu excepția articolelor 3 și 4, se aplică:

- după încheierea unei convenții între cele șase birouri naționale ale asigurătorilor prin care fiecare birou național garantează, în concordanță cu prevederile legislației sale interne în domeniul asigurărilor obligatorii, soluționarea cererilor de despăgubire rezultate în urma accidentelor provocate pe teritoriul său de vehicule care provin în mod obișnuit de pe teritoriul altui stat membru, indiferent dacă aceste vehicule sunt asigurate sau nu;
- de la data stabilită de către Comisie după ce aceasta, în strânsă cooperare cu statele membre, s-a asigurat că o asemenea convenție a fost încheiată;

2 — 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 (JO 1972, L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10).

— pe durata acestei convenții.”

7. Potrivit articolului 1 din A doua directivă privind asigurarea auto (denumită în continuare „A doua DAA”)³:

„[...]”

(4) Fiecare stat membru înființează sau autorizează un organism a cărui misiune este de a compensa, cel puțin în limitele obligației de asigurare, pagubele materiale sau corporale provocate de un vehicul neidentificat sau pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la alineatul (1).

[...]”

(5) Victima se poate în orice caz adresa direct organismului care, pe baza informațiilor furnizate de către victimă la cererea sa, este obligat să-i dea un răspuns motivat cu privire la plata oricărei despăgubiri.

[...]”

(7) [...] fiecare stat membru aplică propriile acte cu putere de lege și acte administrative cu privire la plata compensației de către un astfel de organism, fără a aduce atingere oricărei alte practici ce este mai favorabilă victimelor.”

8. Articolul 6 din A patra directivă privind asigurarea auto (denumită în continuare „A patra DAA”)⁴ impunea indemnizarea persoanei care a suferit o vătămare sau un prejudiciu într-un accident care a avut loc în alt stat membru decât cel de reședință. El prevede că partea vătămată în străinătate poate să primească despăgubiri de la organismul de indemnizare din statul membru în care are reședința. În continuare, se precizează că organismul de indemnizare poate să ceară apoi organismului de indemnizare competent din statul membru în care se află instituția întreprinderii de asigurare care a încheiat contractul rambursarea sumei plătite cu titlul de indemnizație. Acest organism de indemnizare se subrogă astfel în drepturile părții vătămate împotriva persoanei care a provocat accidentul sau împotriva întreprinderii de asigurare a acesteia. Statele membre sunt obligate să recunoască subrogarea stabilită de orice alt stat membru.

9. Directiva 2009/103/CE (Directiva consolidată privind asigurarea auto, denumită în continuare „DCAA”) este directiva care a realizat codificarea⁵.

3 — A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO 1984, L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104).

4 — Directiva 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE ale Consiliului (JO 2000, L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 3).

5 — 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 2009, L 263, p. 11). Instanța de trimitere menționează dispozițiile respective din DCAA. Accidentul în discuție a avut loc însă înainte de adoptarea DCAA. Atunci când cauza privește directivele privind asigurarea auto, ea trebuie să fie analizată, *ratione temporis*, în funcție de DAA existente. Astfel, în prezentele concluzii, facem referire la dispozițiile respective din directivele anterioare. Totuși, ar trebui să adăugăm că în esență conținutul acestor dispoziții este același, dat fiind că DCAA este doar un instrument de codificare. A se vedea de exemplu Hotărârea din 23 ianuarie 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punctul 24, Hotărârea din 26 martie 2015, Litaksa (C-556/13, EU:C:2015:202, punctul 4), Hotărârea din 15 decembrie 2016, Vieira de Azevedo și alții (C-558/15, EU:C:2016:957, punctul 4).

3. Decizia 2003/564 a Comisiei

10. Decizia 2003/564/CE a Comisiei⁶ conține, într-o anexă, Regulamentul general. Articolul 3 din acesta privește gestionarea cererilor de despăgubire, care prevede că:

„(1) În cazul în care un birou este informat cu privire la producerea unui accident pe teritoriul țării în care este competent, în care este implicat un vehicul care provine dintr-o altă țară, acesta trebuie să efectueze, fără a aștepta o cerere formală de despăgubire, o anchetă asupra împrejurărilor accidentului. Biroul comunică aceste informații, cât mai repede posibil, asigurătorului care a emis cartea verde sau polița de asigurare sau, după caz, biroului în cauză. Cu toate acestea, împotriva biroului nu se poate invoca niciun fel de neîndeplinire a acestor obligații.

[...]

(4) Fiecare cerere de despăgubire trebuie tratată de către birou în mod autonom și în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile în țara în care s-a produs accidentul privind răspunderea, despăgubirea părților prejudiciate și asigurarea auto obligatorie, reprezentând cât mai bine interesele asigurătorului care a emis cartea verde sau polița de asigurare sau, după caz, ale biroului în cauză.

Numai biroul este competent în toate problemele privind interpretarea legii aplicabile în țara în care s-a produs accidentul (chiar dacă aceasta face trimitere la dispozițiile legale din altă țară) și pentru soluționarea cererii de despăgubire. Sub rezerva acestei ultime dispoziții, biroul informează, la cerere expresă, asigurătorul sau biroul în cauză înainte de a lua o decizie definitivă.”

11. Articolul 5 se referă la condițiile pentru rambursarea între birourile respective.

12. Potrivit articolului 6, fiecare birou național de asigurări garantează rambursarea sumelor solicitate membrilor săi în conformitate cu dispozițiile articolului 5.

B. Dreptul lituanian

13. Articolul 17 alineatul 4 din *Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas* (Legea privind asigurarea obligatorie) prevede după cum urmează: „Biroul [lituanian de asigurări auto] plătește despăgubiri pentru prejudiciul cauzat în alt stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu legislația acestui alt stat membru al Uniunii Europene (al cărui birou național al asigurătorilor a semnat Regulamentul general) dacă persoana responsabilă al cărui vehicul staționează în mod obișnuit pe teritoriul Republicii Lituania nu este asigurată de răspundere civilă auto [...]. Biroul plătește de asemenea despăgubiri în alte cazuri, cu respectarea cerințelor Regulamentului general.”

14. Articolul 23 alineatul 5 din această lege precizează: „După ce a plătit suma solicitată de organismul de despăgubire din alt stat membru al Uniunii Europene, Biroul are dreptul să solicite rambursarea sumei astfel plătite de la persoana responsabilă care nu este asigurată sau de la asigurătorul persoanei responsabile.”

6 — Regulamentul general al Consiliului birourilor adoptat prin Convenția din 30 mai 2002, astfel cum este anexat la Decizia 2003/564/CE din 28 iulie 2003 privind aplicarea Directivei 72/166/CEE a Consiliului privind controlul asigurării de răspundere civilă auto (JO 2003, L 192, p. 23, Ediție specială, 06/vol. 5, p. 220).

III. Situația de fapt, procedura națională și întrebările preliminare

15. La 20 iulie 2006, s-a produs în Germania un accident de circulație, în care au fost implicate un autovehicul înmatriculat în Germania, condus de domnul Floros, și un autovehicul înmatriculat în Lituania, condus de domnul Dockeyvičius (și aparținând doamnei Dockeyvičienė). Nu s-a stabilit cu claritate cine a fost responsabil pentru producerea accidentului. Atât domnul Floros, cât și domnul Dockeyvičius au primit amenzi de 35 și, respectiv, de 60 de euro. Se pare că autovehiculul înmatriculat în Lituania nu era asigurat la momentul accidentului.

16. La 11 octombrie 2010, domnul Floros a solicitat despăgubiri pentru prejudiciul cauzat autovehiculului său. El a depus o cerere la Deutsches Büro Grüne Karte e.V. (biroul german de asigurări, denumit în continuare „Biroul A”). Biroul respectiv a respins însă cererea sa.

17. Prin urmare, domnul Floros a introdus o acțiune în justiție împotriva Biroului A la Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania). El a solicitat despăgubiri în valoare de 10 831,77 euro.

18. La 27 decembrie 2010, această instanță a respins acțiunea și a pronunțat o hotărâre în lipsă, din cauza absenței domnului Floros. Ulterior, la 8 august 2011, Camera a 25-a civilă din cadrul Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main) a confirmat respingerea acțiunii, dar pe un temei diferit: acela că au existat deficiențe în descrierea împrejurărilor accidentului.

19. Domnul Floros a formulat apel la Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional Superior din Frankfurt am Main). Prin ordonanța din 31 ianuarie 2012, această instanță a constatat că hotărârea pronunțată în primă instanță conține erori din cauza insuficienței probelor și că, în lipsa unei soluționări amiabile a litigiului, este necesară trimiterea cauzei spre rejudecare. Aceasta a propus părților să soluționeze litigiul pe cale amiabilă și ca Biroul A să plătească domnului Floros suma de 4 095 de euro. Ea a considerat că, în caz contrar, trebuie să aibă loc o ședință de audiere a martorilor.

20. În urma acestei propuneri, domnul Floros și Biroul A au ajuns la un acord (denumit în continuare „acordul de soluționare pe cale amiabilă”). Domnul Floros a primit în total suma de 8 352,96 euro, care cuprindea suma recomandată de instanță și cheltuielile de judecată (denumită în continuare „suma convenită”).

21. Biroului A i-a fost rambursată suma convenită de către Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (Biroul Asigurătorilor Auto din Republica Lituania, denumit în continuare „Biroul B” sau „reclamantul”).

22. Ulterior, Biroul B a introdus o acțiune în justiție în fața instanțelor lituaniene, pentru a recupera suma convenită de la domnul Dockeyvičius și doamna Dockeyvičienė (numiți în continuare „copârâții”). Temeiul juridic pentru cererea sa a fost Legea lituaniană privind asigurarea obligatorie, care, potrivit deciziei de trimitere, transpune Directiva 2009/103 (Directiva consolidată privind asigurarea auto)⁷.

23. La 5 mai 2014, Marijampolės rajono apylinkės teismas (Tribunalul Districtual, Marijampolė) a pronunțat o hotărâre prin care a admis cererea Biroului B (denumită în continuare „hotărârea pronunțată în primă instanță”).

24. Copârâții au formulat apel împotriva acestei hotărâri. La 7 octombrie 2014, hotărârea pronunțată în primă instanță a fost anulată de Kauno apygardos teismas (Tribunalul Regional, Camera civilă, Kaunas, Lituania) (denumită în continuare „hotărârea pronunțată în apel”).

7 — Menționată mai sus la nota de subsol 5.

25. La casarea hotărârii pronunțate în primă instanță, instanța de apel a reținut că de fapt copărâții nu au acceptat suma convenită. Ei nu au fost părți la raportul juridic dintre Biroul A și Biroul B. Prin urmare, nu se poate considera că informațiile furnizate de reclamant potrivit cărora Biroul A a plătit despăgubiri domnului Floros dovedesc existența și valoarea prejudiciului. În hotărârea pronunțată în apel s-a stabilit de asemenea că sarcina probei în acest sens revine reclamantului. S-a constatat că Regulamentul general, ca temei juridic pentru rambursare între birourile naționale ale asigurătorilor, guvernează doar relațiile dintre birourile respective și nu este direct aplicabil relațiilor dintre birouri și terți. Nici Legea privind asigurarea obligatorie, nici DCAA nu prevăd că reclamantul poate recupera suma (care a fost rambursată Biroului A) de la persoana care a cauzat prejudiciul fără a se verifica dacă valoarea lor este justificată.

26. Această hotărâre pronunțată în apel a fost atacată la Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Curtea Supremă, Lituania), instanța de trimitere.

27. Potrivit instanței de trimitere, copărâții nu au fost implicați și nu au fost parte la procedurile din Germania și nici la negocierile care au condus la stabilirea sumei convenite care a fost plătită domnului Floros. Astfel, Biroul A a susținut întotdeauna că cererea depusă de domnul Floros nu poate fi admisă. Mai mult, instanța de trimitere a observat că domnul Dockevičius a contestat răspunderea sa pentru producerea accidentului în cauză.

28. Având în vedere aceste considerații, instanța de trimitere are îndoieli cu privire la întinderea obligațiilor procedurale care revin birourilor naționale ale asigurătorilor și a drepturilor corespunzătoare ale copărâților în conformitate cu DCAA, cu Regulamentul general și cu cartă.

29. În aceste împrejurări, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Curtea Supremă) a decis să suspende procedura și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 2, articolul 10 alineatele (1) și (4) și articolul 24 alineatul (2) din [DCAA], articolul 3 alineatul (4), articolul 5 alineatele (1) și (4), articolul 6 alineatul (1) și articolul 10 din Regulamentul general și articolul 47 din cartă (împreună sau separat, dar fără limitare la aceste dispoziții) trebuie să fie înțelese și interpretate în sensul că, în cazul în care:

- *un birou național al asigurătorilor (Biroul A) plătește despăgubiri părții vătămate printr-un accident de circulație produs în statul membru în care se află sediul biroului respectiv întrucât cetățeanul unui alt stat membru care a fost responsabil pentru acest prejudiciu nu avea asigurare de răspundere civilă;*
- *în urma plății despăgubirilor în cauză, Biroul A se subrogă în drepturile părții vătămate și solicită rambursarea cheltuielilor suportate pentru soluționarea cererii de despăgubiri de la biroul național al asigurătorilor din țara de origine a persoanei responsabile (Biroul B);*
- *Biroul B, fără efectuarea unei anchete proprii sau solicitarea unor informații suplimentare, dă curs cererii de rambursare formulate de Biroul A;*
- *Biroul B introduce o acțiune în justiție împotriva pârâților (persoana responsabilă și proprietarul vehiculului) solicitând rambursarea cheltuielilor pe care le-a suportat,*
- *reclamantul din această acțiune în justiție (Biroul B) își poate întemeia cererea formulată împotriva pârâților (persoana responsabilă și proprietarul vehiculului) numai pe plata cheltuielilor efectuată către Biroul A și el (reclamantul) nu este obligat să demonstreze că au fost îndeplinite condițiile pentru angajarea răspunderii civile a pârâtului/persoanei responsabile (vinovăția, fapta ilicită, raportul de cauzalitate și prejudiciul) și că dreptul străin a fost corect aplicat la despăgubirea părții vătămate?*

- 2) Articolul 24 alineatul (1) al cincilea paragraf litera (c) din [DCAA] și articolul 3 alineatele (1) și (4) din Regulamentul general (împreună sau separat, dar fără limitare la aceste dispoziții) trebuie să fie înțelese și interpretate în sensul că Biroul A este obligat ca, înainte de a lua o decizie finală privind repararea prejudiciului suferit de partea vătămată, să informeze în mod clar și inteligibil (inclusiv în ceea ce privește limba în care sunt comunicate informațiile) persoana responsabilă și proprietarul vehiculului (dacă nu este aceeași persoană) despre inițierea procedurii de soluționare a cererii de despăgubiri și despre desfășurarea acesteia și să le acorde suficient timp pentru a formula observații sau obiecțiuni legate de viitoarea decizie de reparare a prejudiciului și/sau valoarea despăgubirii respective?
- 3) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare [*altfel spus, în cazul în care pârâții (persoana responsabilă și proprietarul vehiculului) pot solicita reclamantului (Biroul B) să prezinte probe sau pot invoca împotriva acestuia orice obiecțiuni care privesc printre altele împrejurările accidentului de circulație, aplicarea normelor în materia răspunderii civile a persoanei responsabile, valoarea prejudiciului și modul de calcul al acesteia*], articolul 2, articolul 10 alineatul (1) și articolul 24 alineatul (2) din [DCAA] și articolul 3 alineatul (4) al doilea paragraf din Regulamentul general (împreună sau separat, dar fără limitare la dispozițiile menționate anterior) trebuie să fie înțelese și interpretate în sensul că, indiferent dacă, înainte de adoptarea deciziei finale, Biroul B nu a solicitat Biroului A să furnizeze informații despre interpretarea legislației aplicabile în țara în care s-a produs accidentul rutier și despre soluționarea cererii de despăgubire, Biroul A trebuie în orice caz să furnizeze aceste informații Biroului B dacă acesta din urmă le solicită ulterior, împreună cu orice alte informații necesare Biroului B pentru a demonstra că cererea [de rambursare] formulată împotriva pârâților (persoana responsabilă și proprietarul vehiculului) este justificată?
- 4) În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare (altfel spus, în cazul în care Biroul A este obligat să informeze persoana responsabilă și proprietarul vehiculului despre procedura de soluționare a cererii de despăgubire și să le ofere posibilitatea de a formula obiecțiuni privind răspunderea sau valoarea prejudiciului), care sunt consecințele care decurg din nerespectarea de către Biroul A a obligației sale de a furniza informații pentru:
- a) obligația Biroului B de a da curs cererii de rambursare prezentate de Biroul A;
 - b) obligația persoanei responsabile și a proprietarului vehiculului de a rambursa cheltuielile suportate de Biroul B?
- 5) Articolul 5 alineatul (1) și articolul 10 din Regulamentul general trebuie să fie înțelese și interpretate în sensul că este necesar să se considere că suma plătită ca despăgubire de către Biroul A părții vătămate implică un risc de nerambursare (cu excepția cazului în care riscul respectiv este asumat de Biroul B), iar nu că ea constituie o obligație pecuniară care revine celeilalte persoane implicate în accidentul de circulație, ținând seama în special de împrejurările prezentei cauze:
- *organismul de despăgubire (Biroul A) a respins inițial cererea de despăgubire formulată de partea vătămată;*
 - *pentru acest motiv, partea vătămată a introdus o acțiune în justiție prin care a solicitat despăgubiri;*
 - *această acțiune introdusă împotriva Biroului A a fost respinsă de instanțele inferioare ca fiind nefondată și nesusținută de probe;*
 - *partea vătămată și Biroul A au ajuns la un acord amiabil numai în fața unei instanțe superioare, pentru că aceasta din urmă a indicat că, dacă părțile refuză încheierea unui acord amiabil, cauza urmează să fie trimisă spre rejudecare;*

- *Biroul A și-a justificat decizia de a încheia un acord amiabil în esență pe dorința de a se evita astfel cheltuielile suplimentare cauzate de prelungirea litigiului;*
- *în prezenta procedură, nicio instanță nu a constatat răspunderea (vinovăția) pârâtului implicat în accidentul de circulație?”*

30. Biroul B, guvernele ceh și italian și Comisia au depus observații scrise. Guvernul lituanian și Comisia au prezentat observații orale în ședința din 14 decembrie 2016.

IV. **Apreciere**

31. Prezentele concluzii sunt structurate după cum urmează: întrucât întrebările adresate Curții fac referire atât la DCAA, cât și la Regulamentul general, vom aborda mai întâi relația dintre aceste două ansambluri de norme (A). Sub rezerva verificării de către instanța națională, cauza de față intră sub incidența sistemului cărții verzi, care este instituit prin Regulamentul general. Acest din urmă act nu a fost elaborat de o instituție a Uniunii Europene. Prin urmare, vom analiza deținerea de către Curte a competenței pentru interpretarea sa (B). Vom aprecia apoi care sunt cerințele care decurg din dreptul Uniunii în ceea ce privește drepturile procedurale ale copârâților (C).

A. Sistemele paralele: cartea verde și directivele privind asigurarea auto

32. În trecut, conducătorii auto aflați în călătorie trebuiau să dovedească, la trecerea oricăror granițe, că dețin asigurare pentru călătoria în străinătate. Mai mult, asigurarea de răspundere civilă a vehiculului trebuia adesea să fie încheiată cu un asigurător local⁸.

33. Dificultățile legate de călătoriile în străinătate și de asigurare au fost abordate într-o convenție semnată la 17 decembrie 1953 sub auspiciile Comisiei economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite⁹. Acesta este cunoscută sub denumirea „Convenția-standard între birouri” (denumită în continuare „Convenția din 1953”)¹⁰.

34. Convenția din 1953 a stat la baza sistemului „cărților verzi” (denumit în continuare „sistemul cărții verzi”)¹¹. Cartea verde este un certificat internațional care atestă deținerea de către conducătorul auto a unei asigurări de răspundere civilă pentru orice incident care ar putea avea loc în „țara-gazdă”. De asemenea, ea certifică faptul că obligațiile care decurg din răspunderea respectivă vor fi îndeplinite de asigurătorul din „țara de origine” sau de biroul asigurătorilor auto respectiv.

35. Convenția din 1953 a fost înlocuită ulterior în mod repetat, cel mai recent prin Regulamentul general. În prezent, birourile naționale ale asigurătorilor din 48 de țări (inclusiv din toate statele membre ale Uniunii) participă la sistemul cărții verzi.

36. Regulamentul general a fost adoptat și este gestionat de Consiliul Birourilor (denumit în continuare „CB”) o asociație internațională nonprofit înființată în temeiul legislației belgiene.

8 — Merkin, R., și Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, ediția a doua, Sweet & Maxwell, Londra, 2015, p. 26 și 27, punctul I-26. A se vedea și Hotărârea din 9 iunie 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, p. 1094, punctul 8).

9 — În urma Recomandării nr. 5 adoptate în 1949 de Grupul de lucru pentru transporturi rutiere al Comitetului pentru transporturi pe căi interioare al Comisiei economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, E/ECE/TRANS/145, E/ECE/TRANS/SCI/39, p. 2.

10 — Hotărârea din 12 noiembrie 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, punctul 13).

11 — A se vedea articolul 2 alineatul (11) din Regulamentul general și articolul 1 alineatul (5) din DCAA.

37. Regulamentul general prevede obligația birourilor naționale ale asigurătorilor (membre ale CB) de a acorda despăgubiri pentru accidentele care au avut loc pe teritoriul lor și care au fost cauzate de vehicule care staționează în mod obișnuit în alt stat. De asemenea, el a făcut obligatorie rambursarea de către biroul unde au fost înmatriculate asemenea vehicule a sumelor plătite de biroul situat în țara în care a avut loc accidentul.

38. În pofida caracterului său progresist, sistemul cărții verzi a lăsat totuși nerezolvate alte probleme legate de conducerea unui vehicul în străinătate. Printre ele se află controalele la frontiere ale autovehiculelor, discrepanțele dintre diferitele norme naționale care reglementează repararea prejudiciului și complexitatea litigiilor transfrontaliere aferente¹².

39. În cadrul Uniunii Europene, aspectele menționate au fost reglementate prin cele cinci DAA¹³, care au fost între timp codificate și înlocuite prin DCAA¹⁴. De la bun început, regimul asigurării auto din interiorul Uniunii a fost elaborat ca un instrument pentru facilitarea liberei circulații a persoanelor, consolidând astfel funcționarea pieței interne¹⁵.

40. În vederea realizării acestui scop, Uniunea Europeană a utilizat și, în unele privințe, a extins sistemul cărții verzi. Este clar că cele două sisteme au fost elaborate în paralel, bazându-se unul pe celălalt și făcând trimitere unul la celălalt.

41. Prima DAA impunea statelor membre să instituie asigurarea obligatorie de răspundere civilă și să nu controleze asigurarea de răspundere civilă a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru.

42. Eliminarea controalelor la frontiere privind asigurarea auto a fost condiționată însă de încheierea unui acord între birourile naționale ale asigurătorilor din statele membre respective¹⁶. Ca răspuns la situația menționată, la 16 octombrie 1972 a fost semnată așa-numita Convenție complementară între birouri (denumită în continuare „Convenția din 1972”).

43. În plus, în Recomandarea 73/185, Comisia a afirmat că respectiva convenție din 1972 îndeplinește condițiile prevăzute de Prima DAA. Ea a stabilit data de la care se recomanda statelor membre să nu verifice la frontiere asigurarea (1 iulie 1973)¹⁷. Recomandarea menționată a fost urmată de Decizia 74/166, în care Comisia a prevăzut, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Prima DAA, obligația statelor membre de a nu efectua controale la frontiere privind asigurarea începând din

12 — Merkin, R., și Hemsworth, M., *The Law of Motor Insurance*, ediția a doua, Sweet & Maxwell, Londra, 2015, p. 27, punctul I-27.

13 — Prima, a doua și a patra DAA (menționate mai sus la notele de subsol 2-4), Directiva 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 (JO 1990, L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240) (denumită în continuare „A treia DAA”) și 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 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212) (denumită în continuare „A cincea DAA”).

14 — Menționată la nota de subsol 5 de mai sus.

15 — A se vedea considerentul (1) al Primei DAA. Hotărârea din 9 iunie 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, p. 1123, punctul 13, p. 1124, punctul 18), Hotărârea din 12 noiembrie 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, punctul 9), Hotărârea din 17 martie 2011, *Carvalho Ferreira Santos* (C-484/09, EU:C:2011:158, punctul 24 și jurisprudența citată), Hotărârea din 26 martie 2015, *Litaksa* (C-556/13, EU:C:2015:202, punctele 24-26).

16 — Articolul 2 din prima DAA prevedea că încheierea convenției în cauză este o condiție prealabilă și stabilea data de referință pentru intrarea în vigoare a normelor acestei directive. A se vedea articolul 2 din DCAA.

17 — Recomandarea din 15 mai 1973 (JO 1973, L 194, p. 13).

15 mai 1974¹⁸. Această obligație avea în vedere vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul altui stat membru al Uniunii și care fac obiectul acordului respectiv al birourilor naționale ale asigurătorilor. Instrumentul relevant la care s-a făcut trimitere a fost o versiune a sus-menționatei Convenții din 1973 (denumită în continuare „Convenția din 1973”)¹⁹.

44. În mod similar, în temeiul articolului 7 alineatul (2) din Prima DAA, Comisia a adoptat o a doua decizie (Decizia 74/167), care impune statelor membre să nu efectueze controalele echivalente în cazul vehiculelor care staționează în mod obișnuit în țările terțe enumerate și intră pe teritoriul comunitar (începând din 15 mai 1974)²⁰. Această posibilitate a tratării unor asemenea vehicule ca staționând în mod obișnuit în interiorul Comunității era de asemenea condiționată de o garanție. Garanția respectivă trebuia să fie furnizată de birourile naționale ale tuturor statelor membre pentru soluționarea cererilor de despăgubire rezultate în urma accidentelor cauzate pe teritoriul lor de astfel de vehicule. Decizia menționată a fost adaptată ulterior la domeniul său de aplicare teritorială aflat în extindere treptată²¹.

45. Pe lângă obligația de a nu verifica la frontiere asigurarea, Prima DAA a stabilit obligația statelor membre de a se asigura că birourile naționale ale asigurătorilor, înființate în cadrul sistemului cărții verzi, obțin și comunică între ele informații referitoare la teritoriul din care provine în mod obișnuit vehiculul, numărul său de înmatriculare și asigurarea sa²².

46. A doua, a treia, a patra și a cincea DAA au armonizat alte aspecte ale asigurării auto în cadrul Uniunii Europene care nu sunt în mod direct relevante în prezenta cauză²³.

47. În ceea ce privește legăturile reciproce dintre cartea verde și sistemele respectivelor DAA, A cincea DAA a detaliat obligațiile statelor membre de a stabili o procedură de soluționare a cererilor de despăgubire, această procedură fiind aplicabilă de asemenea „cererilor de despăgubire care pot fi soluționate de sistemul birourilor naționale de asigurare”²⁴.

48. În sfârșit, din lucrările pregătitoare cu caracter legislativ reiese că anumite modificări aduse de A cincea DAA au fost inspirate de CB²⁵.

18 — Prima decizie a Comisiei din 6 februarie 1974 referitoare la aplicarea Directivei 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1974, L 87, p. 13).

19 — Publicată într-o anexă la A doua decizie 74/167/CEE a Comisiei din 6 februarie 1974 referitoare la aplicarea Directivei 72/166 a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1974, L 87, p. 13).

20 — A se vedea a doua decizie a Comisiei, menționată la nota de subsol 19 de mai sus.

21 — A se vedea de exemplu A treia decizie 75/23 CEE a Comisiei din 13 decembrie 1974 referitoare la aplicarea Directivei Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1974, L 6, p. 33); A cincea decizie 86/219/CEE a Comisiei din 16 mai 1986 referitoare la aplicarea Directivei 72/166 a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1986, L 153, p. 53).

22 — Articolul 5 din Prima DAA și articolul 6 din DCAA. A se vedea, pentru definiția „birourilor”, articolul 1 alineatul (3) din Prima DAA și articolul 1 alineatul (3) din DCAA.

23 — A se vedea, pentru o prezentare concisă a DAA respective, Concluziile avocatului general Stix-Hackl prezentate în cauza Farrell (C-356/05, EU:C:2006:653, punctele 18-25).

24 — Care a modificat A treia DAA. A se vedea articolul 4 din A cincea DAA, articolul 4e din A treia DAA și articolul 19 din DCAA.

25 — A se vedea, cu privire la Consiliul Birourilor, analiza de impact anexată la Propunerea privind A cincea DAA, cu titlul „Consultare”, punctul 6 alineatul (3) [COM(2002) 244 final] (JO 2002 E 227, p. 387) care precizează că CB „și-a exprimat susținerea pentru dispozițiile esențiale cuprinse în propunere, oferind Comisiei concursul său în vederea soluționării în mod adecvat a unor probleme dificile cum sunt cele legate de vehiculele fără plăcuță de înmatriculare sau cu o plăcuță de înmatriculare necorespunzătoare ori de asigurarea vehiculelor importate”.

49. În ceea ce privește documentele juridice referitoare la evoluția sistemului cărții verzi, Convenția din 1973 a fost publicată în seria L a *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene* (denumit în continuare „Jurnalul Oficial”) ca anexă la o decizie a Comisiei²⁶.

50. Aceeași soluție a fost adoptată atunci și pentru așa-numita Convenție multilaterală de garantare dintre birourile naționale ale asigurătorilor, semnată la Madrid la 15 martie 1991, care a unificat și a înlocuit convențiile anterioare referitoare la sistemul cărții verzi²⁷.

51. Instrumentul menționat a fost înlocuit la rândul său de Regulamentul general, care este relevant pentru prezenta cauză²⁸. În mod similar instrumentelor care l-au precedat, Regulamentul general prevede că actul este adoptat în conformitate cu principiile Primei DAA. Regulamentul general conține trei anexe, iar una dintre ele este prima DAA. Modificarea ulterioară din 2008 adusă regulamentului respectiv precizează că el ține cont de A cincea DAA.

52. Această ultima considerație exprimă poate cel mai bine scopul prezentării detaliate a evoluției și a coexistenței celor două sisteme prevăzute în această secțiune – măsura în care cele două sisteme s-au dezvoltat împreună. Din perspectiva tehnicii legislative, totul seamănă mai degrabă cu o păpușă rusească: o decizie a Comisiei conține o anexă cu Regulamentul general și, în cadrul acestuia din urmă, anexat la anexa în cauză, este un alt instrument juridic al Uniunii, Prima DAA. Un nivel este condiționat de celălalt.

53. Pe scurt, este astfel destul de clar că astăzi, în interiorul Uniunii, sistemul cărții verzi și aceste DAA sunt profund interdependente. Sistemul cărții verzi a apărut mai devreme, fiind urmat de respectivele DAA. Acestea din urmă au fost introduse ca un „supliment specific Uniunii”, grefându-se parțial pe sistemul cărții verzi. Ambele sisteme au evoluat de atunci în paralel, Uniunea Europeană elaborând o serie de cerințe și condiții din sistemul cărții verzi pentru statele membre.

B. Competența Curții de a interpreta Regulamentul general

54. Guvernul lituanian a confirmat în cadrul ședinței că cererea de despăgubire aflată în discuție în procedura principală (soluționată inițial de Biroul A) transferată Biroului B intră sub incidența sistemului cărții verzi. Această împrejurare, care rămâne să fie verificată de instanța de trimitere, ridică totuși întrebarea dacă Curtea este competentă să interpreteze Regulamentul general.

55. Făcând referire la Hotărârea Demouche²⁹ și Hotărârea Fournier³⁰, Comisia a susținut în observațiile sale scrise și în cursul ședinței că Curtea nu este competentă să interpreteze Regulamentul general. Potrivit Comisiei, competența Curții de Justiție în temeiul articolului 267 litera (b) TFUE se limitează doar la actele instituțiilor Uniunii. Regulamentul general nu este un act al unei instituții a Uniunii. Astfel, Curtea de Justiție nu poate să îl interpreteze.

56. Nu suntem de acord.

26 — A se vedea A doua decizie din 6 februarie 1974 a Comisiei, menționată la nota de subsol 19 de mai sus. A se vedea și A șasea decizie 86/220 CEE a Comisiei din 16 mai 1986 referitoare la aplicarea Directivei 72/166 a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1986, L 153, p. 54) și A noua decizie 88/369/CEE a Comisiei din 18 mai 1988 referitoare la aplicarea Directivei 72/166 a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1988, L 181, p. 47).

27 — A se vedea Decizia 91/323/CEE a Comisiei din 30 mai 1991 referitoare la aplicarea Directivei 72/166 a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1991, L 177, p. 25).

28 — Menționat la nota de subsol 6 de mai sus.

29 — Hotărârea din 6 octombrie 1987, Demouche și alții (152/83, EU:C:1987:421).

30 — Hotărârea din 12 noiembrie 1992, Fournier (C-73/89, EU:C:1992:431).

57. Statutul Regulamentului general în ordinea juridică a Uniunii poate fi abordat în două moduri: formal (1) sau mai substanțial (2). Totuși, oricare dintre aceste raționamente ne conduce la aceeași concluzie: Curtea poate să interpreteze Regulamentul general într-o cauză cum este cea de față.

1. *Abordarea formală*

58. În primul rând, Regulamentul general a fost publicat ca anexă la Decizia 2003/564³¹. Această decizie în sine face parte din ordinea juridică a Uniunii. În general, se poate considera că anexele la actele juridice au aceeași forță juridică ca actele juridice respective³².

59. În al doilea rând, Decizia 2003/564 a fost publicată în seria L a Jurnalului Oficial, care cuprinde acte normative obligatorii³³.

60. În al treilea rând, există o obligație clară impusă statelor membre la articolul 1 din decizia propriu-zisă de a nu verifica la frontiere asigurarea vehiculelor din alte state membre sau țări terțe care sunt vizate de Regulamentul general³⁴. Mai mult, articolul 6 din DCAA (anterior articolul 5 din Prima DAA) prevede obligația statelor membre de a se asigura că birourile naționale ale asigurătorilor (reglementate în mod normal de Regulamentul general) își transmit reciproc anumite informații. Aceste obligații, a căror îndeplinire presupune acceptarea Regulamentului general, sunt în mod clar executorii din perspectiva dreptului Uniunii.

61. Coroborarea acestor elemente are, în opinia noastră, consecințe juridice clare, și anume includerea formală a unui act extern în ordinea juridică a Uniunii. Acest fapt atrage competența Curții de a interpreta actul respectiv, care a devenit parte a deciziei Comisiei.

2. *Abordarea materială*

62. În opinia noastră, chiar dacă adoptăm o abordare bazată pe „prevalența conținutului asupra formei”, concluzia nu este diferită. Dimpotrivă: dacă analizăm mai detaliat contextul general și funcționarea Regulamentului general în cadrul dreptului Uniunii, considerăm că trebuie să concluzionăm din nou că Regulamentul general face parte din ordinea juridică a Uniunii.

63. Argumentația noastră în această privință este structurată după cum urmează: în primul rând, așezăm Hotărârea Demouche în contextul său jurisprudențial (a). În al doilea rând, vom analiza punctul nostru de vedere asupra domeniului de aplicare al hotărârii respective (b). În al treilea rând, vom analiza evoluția generală a asigurării auto după pronunțarea Hotărârii Demouche (c). În al patrulea rând, abordăm jurisprudența mai recentă aflată în evoluție privind competența Curții de a interpreta acte externe (d). În al cincilea rând, vom aborda pe scurt eventuala competență mai extinsă în sfera căreia se încadrează normele referitoare la asigurarea auto: libera circulație a persoanelor (e).

31 — Decizia 2003/564/CE a Comisiei, menționată la nota de subsol 6 de mai sus.

32 — A se vedea prin analogie Hotărârea din 11 septembrie 2003, Austria/Consiliul (C-445/00, EU:C:2003:445, punctul 62), potrivit căreia „protocoalele și anexele la un act de aderare constituie dispoziții de drept primar care, cu excepția cazului în care actul respectiv prevede altfel, nu pot fi suspendate, modificate sau abrogate altfel decât în conformitate cu procedurile stabilite pentru revizuirea tratatelor inițiale”.

33 — A se vedea *a contrario* faptul că seria C este destinată doar publicării de informații, recomandări și opinii privind Uniunea Europeană, în Hotărârea din 12 mai 2011, Polska Telefonia Cyfrowa (C-410/09, EU:C:2011:294, punctul 35), și în Hotărârea din 13 decembrie 2012, Expedia (C-226/11, EU:C:2012:795, punctul 30). A se vedea și Concluziile avocatului general Wathelet prezentate în cauza DHL Express (Italy) și DHL Global Forwarding (Italy) (C-428/14, EU:C:2015:587, nota de subsol 17).

34 — A se vedea articolul 1 din Decizia 2003/564/CE a Comisiei, menționată la nota de subsol 6: „Începând cu 1 august 2003, fiecare stat membru se va abține să controleze asigurările de răspundere civilă ale vehiculelor care staționează, în mod obișnuit, pe teritoriul unui alt stat membru sau pe teritoriul [...] care fac obiectul «Convenției între birourile naționale de asigurări ale statelor membre ale Spațiului Economic European și ale altor state asociate», încheiată la 30 mai 2002 și anexată la prezenta decizie”.

a) *Hotărârea Demouche într-un context mai larg*

64. Hotărârea Demouche nu a fost una izolată. Analizând jurisprudența Curții anterioară și ulterioară Hotărârii Demouche, este destul de clar că abordările interpretative ale Curții și ale avocaților generali referitoare la Convenția din 1972, actul care a precedat Regulamentul general, au variat.

65. În Concluziile sale prezentate în cauza *Ufficio van Ameyde*, avocatul general Reischl a decis să „analizeze” Convenția din 1972 „pentru a determina domeniul de aplicare al dispozițiilor din dreptul comunitar care sunt completate de convenția [respectivă] și a căror interpretare trebuie să fie în concordanță cu interpretarea convenției”, aceasta din urmă fiind „dintr-o anumită perspectivă” „o componentă a legislației Comunității”³⁵.

66. În Concluziile sale prezentate în cauza *Demouche*, avocatul general Slynn nu a adoptat în totalitate această abordare. În special, el a exprimat anumite rezerve legate de aspectul dacă Concluziile avocatului general Reichl trebuie să fie înțelese în sensul că Convenția din 1972 era un act al instituțiilor Comunității³⁶.

67. Ulterior, în Hotărârea *Fournier*, Curtea și-a nuanțat abordarea privind interpretarea respectivei convenții referitoare la sistemul cărții verzi³⁷. Întrebarea preliminară în cauza menționată avea ca obiect interpretarea termenului „vehicul care provine în mod obișnuit de pe teritoriul unui alt stat membru” de la articolul 1 punctul 4 din Prima DAA. Ceea ce este interesant este că interpretarea solicitată de instanța națională a fost furnizată de Curte deși era vădit că împrejurările cauzei intră sub incidența sistemului cărții verzi, iar nu a DAA³⁸. Probabil pentru acest motiv, Curtea a adăugat că termenii utilizați în Convenția din 1972 și în Prima DAA nu au în mod necesar același sens și că revine instanței naționale sarcina să acorde termenilor convenției în cauză „sensul pe care îl consideră corespunzător, fără a fi ținută [...] de sensul [...] atribuit aceleiași expresii [în Prima DAA]”³⁹.

68. Căutarea unui loc pentru instrumentele referitoare la cartea verde în cadrul ordinii juridice a Uniunii reiese și din Concluziile avocatului general Jacob prezentate în cauza *Fournier*⁴⁰. Acesta a afirmat că, deși Curtea nu poate interpreta Convenția din 1972, aceasta nu înseamnă că ea „nu are competența să răspundă la întrebarea ridicată de instanța națională”. Făcând o paralelă cu Hotărârea *Dzodzi*⁴¹ și jurisprudența ulterioară⁴², avocatul general Jacobs a considerat că trebuie să existe competența de interpretare a Curții întrucât Convenția din 1972, „departe de a fi un contract obișnuit guvernat de dreptul privat, este un element esențial în sistemul instituit prin [Prima DAA]”. Nu doar că [această] convenție a fost preconizată de directivă; încheierea sa a fost o condiție prealabilă pentru intrarea în vigoare a celor mai multe dintre dispozițiile directivei”⁴³.

35 — Concluziile avocatului general Reischl prezentate în cauza *Ufficio van Ameyde* (90/76, nepublicate, EU:C:1977:76, p. 1135). Curtea nu a adoptat o poziție explicită asupra statutului convențiilor referitoare la cartea verde în cadrul dreptului Uniunii în hotărârea sa. Ea a afirmat că „sistemul cărții verzi, recunoscut și perfecționat prin dispoziții din dreptul comunitar, este destinat să faciliteze libera circulație a persoanelor și a mărfurilor, protejând totodată interesele persoanelor care au suferit un prejudiciu sau o vătămare [...]”, Hotărârea din 9 iunie 1977, *Ufficio van Ameyde* (90/76, EU:C:1977:101, p. 1124, punctul 18).

36 — Concluziile avocatului general Slynn prezentate în cauza *Demouche* și alții (152/83, nepublicate, EU:C:1987:319, p. 3845).

37 — Hotărârea din 12 noiembrie 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431).

38 — Acest fapt a fost observat și în Concluziile avocatului general Tesaro prezentate în cauza *Kleinwort Benson* (C-346/93, nepublicate, EU:C:1995:17, punctul 14).

39 — Hotărârea din 12 noiembrie 1992, *Fournier* (C-73/89, EU:C:1992:431, punctele 22 și 23).

40 — Concluziile avocatului general Jacobs prezentate în cauza *Fournier* (C-73/89, nepublicate, EU:C:1992:222, punctele 18 și 19 la p. I-5646).

41 — Hotărârea din 18 octombrie 1990, *Dzodzi* (C-297/88 și C-197/89, EU:C:1990:360).

42 — Hotărârea din 8 noiembrie 1990, *Gmurzynska-Bscher* (C-231/89, EU:C:1990:386).

43 — Concluziile avocatului general Jacobs prezentate în cauza *Fournier* (C-73/89, nepublicate, EU:C:1992:222, punctul 19 *in fine*).

69. În opinia noastră, poziția Curții și a avocatului general în cauza Fournier, precum și poziția avocatului general în cauza Ufficio van Ameyde stau mărturie pentru faptul că nu s-a stabilit niciodată cu strictețe dacă Curtea are competența deplină sau nu are nicio competență, după cum ne-ar putea face să credem o simplă referire la Hotărârea Demouche fără contextul său. Nefiind tranșat între alb și negru, există și unele nuanțe de gri. Curtea a admis deja în trecut interdependența dintre sistemul cărții verzi și alte instrumente din dreptul Uniunii, precum și aspectul că acest sistem nu poate fi ignorat pur și simplu în ordinea juridică a Uniunii.

70. Totuși, soluția aleasă la acel moment a fost un paralelism interpretativ „de tipul Dzodzi” între dispozițiile respectivelor DAA și sistemul cărții verzi. Deși abordarea respectivă ar fi încă posibilă, pentru motivele prezentate la punctele următoare din această secțiune, considerăm că ea nu ar fi corectă în raport cu modul de funcționare efectiv și, între timp, considerabil mai evoluat al sistemului cărții verzi în cadrul Uniunii.

b) *Domeniul de aplicare al Hotărârii Demouche*

71. Întrebarea preliminară adresată în cauza Demouche a fost destul de restrânsă și specifică: ea a avut ca obiect clauza de arbitraj prevăzută în Convenția din 1972 și, mai precis, modificările aduse clauzei respective prin convenția menționată în raport cu convenția inițială din 1953⁴⁴.

72. Altfel spus, Hotărârea Demouche privea exclusiv funcționarea internă a sistemului cărții verzi, astfel cum era conceput la momentul respectiv, și funcționarea unui mecanism de soluționare a diferendelor care urma să fie utilizat de birourile naționale ale asigurătorilor. Cauza menționată nu a ridicat nicio problemă legată de eventuala interacțiune dintre Regulamentul general și sistemul DAA în vigoare la acea dată sau de efectele regimului în cauză asupra drepturilor terților.

73. În schimb, în prezenta cauză, instanța de trimitere solicită Curții să verifice printre altele garanțiile procedurale care trebuie să fie recunoscute persoanelor considerate responsabile de producerea unui accident și care pot face obiectul unei acțiuni în regres pentru plata despăgubirilor într-un alt stat membru. Această acțiune este o consecință a modului de funcționare a sistemului cărții verzi care a fost inclus în mod expres în dreptul Uniunii.

74. Prin urmare, întrebările adresate în prezenta cauză depășesc cu mult sistemul intern al Regulamentului general. Acestea sunt de natură foarte diferită. Ele privesc în esență consecințele juridice *externe* ale modului de funcționare a Regulamentului general asupra drepturilor și obligațiilor terților. În consecință, considerăm că prezenta cerere de decizie preliminară este foarte diferită de întrebarea adresată în cauza Demouche.

c) *Contextul general și evoluția asigurării auto*

75. Pe lângă faptul că Hotărârea Demouche se referă la un alt tip de întrebare, care nu a impus Curții să exploreze implicațiile mai largi ale sistemului cărții verzi în cadrul dreptului Uniunii, trebuie să subliniem și faptul că reglementarea asigurării auto prin intermediul sistemului cărții verzi s-a extins ulterior pronunțării Hotărârii Demouche în 1987.

76. Pe scurt, sistemul cărții verzi și sistemul DAA au devenit în tot mai mare măsură interdependente la nivel material, instituțional, precum și procedural.

44 — Versiunea actuală a Regulamentului general cuprinde în continuare o clauză privind arbitrajul (articolul 19).

77. Interdependența *materială* a fost deja examinată la punctele 32-53 din prezentele concluzii. Eliminarea controalelor la frontiere privind asigurarea auto potrivit Primei DAA a fost condiționată de ceea ce avea să devină Convenția din 1972. Această eliminare este condiționată în continuare de Regulamentul general care a rămas în vigoare.

78. Interacțiunea *instituțională* dintre cele două sisteme ajunge chiar mai departe. În general, „birourile naționale ale asigurătorilor” asigură despăgubirea în cadrul sistemului cărții verzi. În cadrul DAA, entitățile cu rol similar sunt denumite „organisme de despăgubire”. Totuși, în realitate, o singură entitate acționa atât ca birou național al asigurătorilor, cât și ca organism de despăgubire.

79. În unele state membre, o singură entitate soluționează atât cererile depuse în cadrul sistemului cărții verzi, cât și pe cele prezentate în temeiul DAA. Astfel, în practică, un reclamant poate face cu greu diferența între situațiile în care aceeași autoritate acționează în temeiul DAA și cele în care ea acționează în cadrul sistemului cărții verzi, întrucât adesea procedura națională este identică. Un exemplu în acest sens este chiar Lituania. În schimb, în Germania, rolul de a asigura despăgubirea este împărțit între două organisme diferite.

80. Legăturile *procedurale* pot fi ilustrate, de exemplu, de articolul 6 din DCAA (fostul articol 5 din Prima DAA). Potrivit articolului menționat, statele membru sunt obligate să asigure schimbul de anumite informații între birourile naționale ale asigurătorilor care sunt reglementate de sistemul cărții verzi.

81. În plus, cererile de despăgubire depuse în cadrul oricărui sistem trebuie să fie soluționate potrivit aceluiași proceduri, după cum impune articolul 19 din DCAA (fostul articol 4e din A treia DAA)⁴⁵.

82. Cu titlu pur auxiliar, se poate adăuga că documentele CB în sine, care sunt disponibile publicului, reflectă de asemenea natura complicată a sistemului cărții verzi și a respectivelor DAA. Ele fac referire la „Pilonul cărții verzi” și „Pilonul DAA”, pe care le prezintă în mod întemeiat ca subelemente ale unui sistem general.

83. În opinia noastră, din cele de mai sus rezultă că sistemul cărții verzi, deși în mod formal este autonom, a devenit în atât de mare măsură interconectat cu sistemul Uniunii încât formează în mod efectiv un tot unitar⁴⁶.

d) *Jurisprudența recentă privind competența Curții de Justiție pentru interpretarea actelor externe*

84. Pe lângă evoluția internă a sistemului de asigurare auto, este relevant și contextul mai larg al jurisprudenței mai recente referitoare la competența deținută de Curte în temeiul articolului 267 TFUE. De la pronunțarea Hotărârii Sevince⁴⁷, Curtea a statuat că competența sa de interpretare în conformitate cu articolul 267 TFUE nu se limitează la actele adoptate, în sens strict, de instituții,

45 — Articolul 4e a fost introdus în A treia DAA prin A cincea DAA. A se vedea considerentul (22) al celei de A cincea DAA. În mod similar, site-ul CB cuprinde o prezentare care combină, în ordine cronologică, atât evoluțiile din cadrul sistemului cărții verzi, cât și pe cele din interiorul Uniunii: <http://www.cobx.org>. Un instrument de căutare aflat la dispoziția victimelor unui accident auto pe paginile web ale CB oferă posibilitatea de alegere între organismele care intră sub incidența unuia sau a celuilalt dintre cele două sisteme.

46 — Este util să adăugăm că Curtea Supremă din Regatul Unit a adoptat recent o poziție analoagă cu privire la legătura dintre A patra DAA și un acord între organismele de despăgubire și fondurile de garantare preconizat de A patra directivă, în mod similar cu precizările din Prima DAA referitoare la Convenția din 1972. Aceasta a concluzionat că relația dintre cele două sisteme nu trebuie să fie analizată prea tehnic, ci mai degrabă este necesar să fie „considerată ca fiind parte a unui sistem coerent, care trebuie să fie abordat și interpretat în întregul său”. Hotărârea Moreno/Motor Insurers' Bureau [2016] UKSC 52, punctul 33 (Lord Mance).

47 — Curtea a decis că are competența de a interpreta deciziile adoptate de o autoritate atunci când autoritatea în cauză a fost înființată printr-un acord internațional încheiat de Uniune și pentru care revine autorității menționate responsabilitatea punerii în aplicare. Hotărârea din 20 septembrie 1990, Sevince (C-192/89, EU:C:1990:322, punctele 8-12), și Hotărârea din 21 ianuarie 1993, Deutsche Shell (C-188/91, EU:C:1993:24, punctele 17-19).

organe, oficii sau agenții ale Uniunii. Această competență se extinde și asupra actelor care, deși au fost adoptate în afara cadrului instituțional al Uniunii, au devenit ulterior parte a ordinii juridice a acesteia. O asemenea competență este justificată de însuși obiectul articolului 267 TFUE, care are rolul de a asigura aplicarea uniformă a tuturor dispozițiilor care fac parte din ordinea juridică a Uniunii⁴⁸.

85. Mai recent, în Hotărârea Elliott, Curtea a confirmat competența sa de a interpreta un standard armonizat adoptat de CEN (o organizație de drept privat) care a fost publicată în seria C a Jurnalului Oficial. Curtea a observat că un asemenea standard face parte din dreptul Uniunii, cu atât mai mult atunci când respectarea sa este asigurată de Comisie⁴⁹.

86. Dacă o astfel de concluzie este valabilă în cazul unui standard tehnic publicat ca o simplă *comunicare* în seria C a Jurnalului Oficial, trebuie să concluzionăm că ea se aplică, *a fortiori*, în privința acelei părți din decizia Comisiei publicate în Jurnalul Oficial ca *reglementare obligatorie* în seria L a acestuia. Mai mult, după cum am afirmat mai sus, există obligații executorii care decurg din decizia menționată⁵⁰, care este probabil să fie puse în aplicare de către Comisie.

87. Punctul de vedere de mai sus este susținut și de un argument constituțional mai larg. Recent, Curtea a concluzionat în Hotărârea Ledra Advertising⁵¹ că, chiar dacă un anumit act nu poate fi considerat un act al unei instituții a Uniunii care poate fi atacat printr-o acțiune în temeiul articolului 263 TFUE, acest lucru nu protejează în mod necesar Uniunea de acțiunile în răspundere extracontractuală introduse în temeiul articolului 340 TFUE. Prin analogie, aceasta înseamnă că, chiar dacă instituțiile Uniunii acționează într-un context oarecum atipic, ele nu sunt excluse astfel în totalitate de la controlul judiciar.

88. În opinia noastră, același raționament este aplicabil cu atât mai mult după ce o instituție a Uniunii decide să includă un act care inițial era extern în dreptul Uniunii și să îi recunoască consecințe juridice prin punerea sa în aplicare în mod efectiv pe plan intern. Într-o astfel de ipoteză, aceeași instituție nu poate ulterior să îl nesocotească și să sugereze că, întrucât a fost întocmit inițial de un terț, actul respectiv nu este al instituției în cauză. A permite asemenea „găuri negre” în controlul judiciar ar fi incompatibil cu o viziune a Uniunii bazată pe regulile statului de drept⁵².

e) *Norme incluse care afectează libera circulație a persoanelor*

89. În sfârșit, există un ultim element, poate auxiliar, dar relevant, care trebuie să fie menționat: contextul general în care funcționează atât Regulamentul general, cât și respectivele DAA, precum și scopul în care au fost introduse cele două sisteme în ordinea juridică a Uniunii.

90. După cum am precizat deja mai sus, cele două sisteme au fost instituite ca instrument pentru realizarea liberei circulații a persoanelor⁵³. Și alte elemente ale liberei circulații precum serviciile, de exemplu furnizarea de servicii de asigurare (astfel cum s-a consacrat în A patra DAA și în DCAA), au ajuns apoi să fie strâns legate de aceste două sisteme⁵⁴.

48 — Hotărârea din 20 septembrie 1990, Sevince (C-192/89, EU:C:1990:322, punctul 11), și Hotărârea din 27 octombrie 2016, James Elliott Construction (C-188/14, EU:C:2016:821, punctul 34).

49 — Hotărârea din 27 octombrie 2016, James Elliott Construction (C-613/14, EU:C:2016:821, punctele 40, 43 și 46).

50 — A se vedea punctele 58-61 de mai sus din prezentele concluzii.

51 — Hotărârea din 20 septembrie 2016, Ledra Advertising și alții/Comisia și BCE (C-8/15 P-C-10/15 P, EU:C:2016:701).

52 — Hotărârea din 23 aprilie 1986, Les Verts/Parlamentul (294/83, EU:C:1986:166, punctul 23), Hotărârea din 25 iulie 2002, Unión de Pequeños Agricultores/Consiliul (C-50/00 P, EU:C:2002:462, punctul 38), Hotărârea din 26 iunie 2012, Polonia/Comisia (C-335/09 P, EU:C:2012:385, punctul 48 și jurisprudența citată).

53 — A se vedea punctul 39 de mai sus din prezentele concluzii.

54 — A se vedea de exemplu considerentele (1) și (2) ale celei de A patra DAA sau considerentul (2) al DCAA.

91. În contextul prezentei cauze, este deosebit de relevant că participarea unui stat membru la sistemul cărții verzi, astfel cum a fost instituit prin Regulamentul general sau actele normative care l-au precedat, are în mod clar efecte asupra libertății persoanelor de a se deplasa peste granițe în cadrul Uniunii⁵⁵.

92. În consecință, un mod alternativ (sau complementar) de abordare a competenței Curții nu s-ar întemeia pe articolul 267 litera (b) TFUE, ci mai degrabă pe articolul 267 litera (a) TFUE. Nu există nicio îndoială că prezenta cauză intră în mod cert în domeniul de aplicare al normelor din tratat referitoare la libera circulație. În fond, normele de drept derivat ale Uniunii sub forma respectivelor DAA și DCAA, care acoperă același domeniu material precum Regulamentul general, au fost adoptate pentru a facilita libera circulație a persoanelor în interiorul Uniunii.

93. Acest fapt are două consecințe. În primul rând, având în vedere caracterul interdependent ale celor două sisteme, este necesar să se asigure aplicarea coerentă a elementelor respective ale dreptului derivat al Uniunii, și anume DCAA și Regulamentul general⁵⁶. În al doilea rând, este important totodată să se garanteze că funcționarea instrumentelor menționate nu afectează negativ libera circulație a persoanelor, de exemplu a persoanelor considerate responsabile de producerea unui accident, într-un mod care este incompatibil cu dispozițiile din dreptul primar.

94. Faptul că obiectul vizat intră în domeniul de aplicare al dispozițiilor tratatului privind libera circulație are efecte și asupra aplicabilității drepturilor procedurale ale părților în cauză, astfel cum sunt consacrate în special la articolul 47 din cartă și astfel cum sunt menționate de instanța națională.

95. Potrivit articolului 51 alineatul (1) din cartă, dispozițiile sale se adresează statelor membre numai în cazul în care acestea pun în aplicare dreptul Uniunii⁵⁷. Respectând decizia Comisiei care a inclus Regulamentul general în ordinea juridică a Uniunii, statele membre pun în aplicare dreptul Uniunii în sensul articolului 51 alineatul (1) din cartă. Pentru acest motiv, garanțiile prevăzute de cartă devin de asemenea aplicabile.

f) *Concluzie privind competența Curții*

96. Având în vedere toate considerațiile prezentate, atât cele formale, cât și cele materiale, concluzia noastră intermediară este aceea că interpretarea Regulamentului general anexat la decizia Comisiei intră în sfera de competență a Curții.

C. Drepturile terților în contextul aplicării Regulamentului general

97. Instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă DCAA și Regulamentul general permit unui birou național al asigurătorilor, *in casu* Biroul B, să își întemeieze acțiunea în regres introdusă împotriva unor persoane cum sunt copârâții pe simplul fapt că plata sumei pretinse a fost efectuată de Biroul B către un alt birou național al asigurătorilor, *in casu* Biroul A. Instanța de trimitere întreabă mai precis dacă Biroul B (în calitate de reclamant) trebuie să dovedească în totalitate răspunderea care stă la baza cererii sale și, în consecință, valoarea despăgubirilor în statul membru al pârâtului (prima întrebare).

55 — A se vedea de exemplu excepția privind Grecia astfel cum este prevăzută în A patra decizie 86/218/CEE a Comisiei din 16 mai 1986 referitoare la aplicarea Directivei 72/166 a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1986, L 153, p. 52).

56 — Fie din perspectiva dispozițiilor tratatelor, cum este situația în cazul acestei secțiuni, fie dintr-o perspectivă orizontală, a se vedea paralelismul pe care avocatul general Jacobs l-a făcut între cauzele Dzodzi și Fournier (a se vedea punctul 68 de mai sus și nota de subsol 40 din prezentele concluzii).

57 — Hotărârea din 6 octombrie 2015, Delvigne (C-650/13, EU:C:2015:648, punctele 25-27 și jurisprudența citată), Hotărârea din 25 mai 2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, punctul 43 și jurisprudența citată), și Hotărârea din 6 octombrie 2016, Paoletti și alții (C-218/15, EU:C:2016:748, punctele 13-15 și jurisprudența citată).

98. De asemenea, instanța de trimitere solicită să se stabilească întinderea obligației de informare care revine Biroului A în raport cu persoane cum sunt copârâții și reclamantul (a doua și a treia întrebare). Ea întreabă în continuare care sunt consecințele nerespectării unei astfel de obligații (a patra întrebare). În sfârșit, instanța de trimitere solicită să se precizeze dacă trebuie să se considere, din perspectiva Regulamentului general, că suma rambursată de un birou către celălalt implică un risc de nerambursare, iar nu că ea constituie o obligație pecuniară (a cincea întrebare).

99. Prima întrebare adresată de instanța de trimitere se referă în esență la sarcina probei care revine reclamantului în procedura principală. La rândul său, aceasta este legată de problema garanțiilor procedurale care trebuie să fie asigurate copârâților. Considerăm că întrebarea menționată este fundamentală pentru rezultatul cererii care face obiectul procedurii principale.

100. În schimb, celelalte întrebări se referă la obligațiile dintre Biroul A și Biroul B. În opinia noastră, răspunsul la întrebările respective nu oferă orientări utile cu privire la drepturile și obligațiile concrete generate de raportul juridic din Biroul B și copârâți, care constituie obiectul cererii din procedura principală aflate în fața instanței naționale.

101. Pentru aceste motive, propunem Curții să răspundă la prima întrebare preliminară, iar în cazul în care Curtea va fi de acord cu propunerea noastră privind răspunsul la întrebarea menționată, celelalte întrebări preliminare adresate ar deveni în mare măsură redundante.

102. De la bun început, trebuie să repetăm că respectivele DAA nu se aplică în cazul de față. După cum a afirmat Comisia în observațiile sale scrise și după cum a confirmat guvernul lituanian în cadrul ședinței, cererea de despăgubiri legată de accidentul în discuție a fost tratată potrivit sistemului cărții verzi. Revine instanței de trimitere să verifice această constatare de fapt. Totuși, în lipsa oricăror elemente contrare, considerăm că întrebarea adresată trebuie să primească răspuns doar din perspectiva Regulamentului general.

103. Regulamentul general nu face însă referire la condițiile procedurale în care un birou național al asigurătorilor, care se subrogă în drepturile altui birou național al asigurătorilor, poate să introducă o acțiune cum este cea care face obiectul procedurii principale. El privește raporturile dintre respectivele birouri naționale ale asigurătorilor.

104. Prin urmare, rezultă că normele care reglementează atât procedura, cât și fondul unei acțiuni în despăgubire cum este acțiunea în regres introdusă de reclamantul din procedura principală vor fi guvernate în totalitate de dreptul național al statului membru în care a fost introdusă acțiunea menționată.

105. Totuși, după cum am arătat mai sus în partea B a prezentelor concluzii, Regulamentul general a fost inclus într-o decizie a Comisiei. El a devenit astfel parte a ordinii juridice a Uniunii. În plus, întrucât el funcționează ca un instrument care facilitează libera circulație a persoanelor și, în consecință, intră în mod ferm sub incidența sa, sunt aplicabile standardele minime prevăzute de cartă. Acesta este contextul în care vom analiza referirea instanței naționale la articolul 47 din cartă (dreptul la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil) din prima sa întrebare.

106. Prin urmare, este necesar să se asigure că soluționarea în justiție a cererilor de despăgubire formulate în temeiul Regulamentului general respectă garanțiile procedurale minime consacrate de cartă. Aceste garanții nu sunt aplicabile doar în cazul victimelor accidentelor rutiere, ci și în cazul persoanelor responsabile de producerea accidentelor respective care sunt vizate de cererile de despăgubire în acest temei. O abordare echilibrată este cu atât mai importantă în împrejurări cum sunt cele din procedura principală în care răspunderea pentru producerea accidentului în discuție pare să fie partajată între cei doi conducători auto.

107. Făcând o comparație pe orizontală, DAA conțin norme, deși foarte rudimentare, referitoare la dreptul de subrogare al unui organism de despăgubire în privința persoanei responsabile de producerea accidentului care a afectat o victimă în afara statului său de reședință⁵⁸.

108. Deși prezenta cauză nu are ca obiect un asemenea scenariu⁵⁹, este dificil de înțeles faptul că garanțiile procedurale minime care trebuie să fie aplicate într-o astfel de situație nu trebuie să fie interpretate în concordanță cu cererile introduse ca urmare a subrogării la alte instanțe, precum în procedura principală.

109. Ținând cont de caracterul interdependent al respectivelor DAA și al sistemului cărții verzi în cadrul Uniunii, considerăm că trebuie să existe o protecție procedurală minimă comună în temeiul articolului 47 din cartă pentru persoanele responsabile de producerea accidentelor. Dacă o asemenea protecție este oferită potrivit unui sistem, celălalt nu trebuie să evolueze în mod izolat în cadrul ordinii juridice a Uniunii.

110. În acest context și având în vedere considerațiile de mai sus, care este protecția minimă necesară în cazul unei acțiuni în regres cum este cea din procedura principală?

111. Cererea care face obiectul procedurii principale pare să fie o acțiune civilă în răspundere extracontractuală/delictuală. Din perspectiva garanțiilor procedurale, dreptul părților la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil și public prevăzut la articolul 47 din cartă înseamnă⁶⁰ că, în esență, copârâții trebuie să aibă posibilitatea de a contesta imputarea răspunderii și valoarea despăgubirilor solicitate. Această posibilitate trebuie să existe fie în cadrul procedurii judiciare din statul membru în care s-a produs accidentul (dacă a fost deschisă o asemenea procedură), fie în cursul procedurii judiciare din statul membru în care a fost introdusă acțiunea în regres.

112. Dacă persoana considerată responsabilă de producerea unui accident s-ar confrunta executarea automată a unui acord de soluționare pe cale amiabilă încheiat în statul membru în care s-a produs accidentul și la care nu a luat parte, acest fapt ar fi incompatibil cu cerințele menționate. Aceeași concluzie se impune dacă asemenea situații ar fi calificate ca fiind *res inter alios acta*⁶¹ sau analizate din perspectiva noțiunii conexe a efectului relativ al contractelor⁶². Altfel spus, exercitarea unei cereri de despăgubiri în cadrul unei acțiuni în regres introduse potrivit sistemului cărții verzi nu poate avea loc pe baza unei recunoașteri reciproce⁶³. Rezultă însă din împrejurările cauzei că aceasta a fost abordarea adoptată în hotărârea pronunțată în primă instanță în procedura principală.

113. Revine statelor membre să stabilească modalitățile detaliate ale garanțiilor procedurale care trebuie să se aplice în cazul unor persoane cum sunt copârâții din procedura principală. Totuși, simplul fapt că un birou al asigurătorilor a informat un alt birou din alt stat membru că despăgubirile au fost plătite potrivit Regulamentului general nu poate fi considerat ca fiind o dovadă suficientă a răspunderii și, în consecință, a valorii despăgubirilor solicitate. Dovezile pe care se întemeiază o cerere

58 — Această normă a fost introdusă prin A patra DAA (a se vedea articolele 20-26 din DCAA).

59 — Din faptele prezentate de instanța de trimitere nu rezultă că domnul Floros a suferit prejudicii în afara statului membru în care își are reședința.

60 — A se vedea în acest sens, de exemplu, Hotărârea din 28 februarie 2013, Reexaminarea Hotărârii Arango Jaramillo și alții împotriva BEI (C-334/12 RX-II, EU:C:2013:134, punctele 41-42); Hotărârea din 30 aprilie 2014, P FLSmidth (C-238/12 P, EU:C:2014:284, punctul 112 și jurisprudența citată); și Hotărârea din 25 mai 2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, punctele 44 și 45, precum și jurisprudența citată).

61 — *Res inter alios acta aliis neque nocere, neque prodesset potest*. A se vedea Concluziile avocatului general Ruiz-Jarabo Colomer prezentate în cauza Seagon/Deko Marty Belgium (C-339/07, EU:C:2008:575, punctul 26 și nota de subsol 12).

62 — A se vedea Hotărârea din 7 februarie 2013, Refcomp SpA (C-543/10, EU:C:2013:62, punctul 16) care face referire la jurisprudența franceză. A se vedea și Concluziile avocatului general Mazák prezentate în cauza Masdar (UK)/Comisia (C-47/07 P, EU:C:2008:342, punctul 48).

63 — Această abordare ar fi comparabilă cu sistemul instituit prin Regulamentul nr. 1215/2012. Sistemul menționat presupune existența unei hotărâri judecătorești, asigurând în principiu respectarea garanțiilor procedurale aplicabile. Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 decembrie 2012 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2012, L 351, p. 1).

introdusă de un birou național al asigurătorilor în cadrul unei acțiuni în regres împotriva unei persoane considerate responsabile de producerea unui accident rutier în statul membru unde a fost înmatriculat autoturismul trebuie să fie analizate *în totalitate* în conformitate cu normele naționale care reglementează răspunderea civilă în statul membru în cauză.

114. Pe scurt: Chiar dacă este inclus în ordinea juridică a Uniunii printr-o decizie a Comisiei, Regulamentul general nu instituie un sistem de „recunoaștere reciprocă”. Forma concretă de exercitare a unei eventuale acțiuni în regres trebuie să fie reglementată de dreptul național. Totuși, articolul 47 din cartă impune ca persoana considerată responsabilă de producerea unui accident rutier să poată introduce o acțiune în justiție dacă dorește să conteste răspunderea sa. Acțiunea poate fi intentată în statul membru în care s-a produs accidentul sau în statul membru în care a fost introdusă acțiunea în regres împotriva persoanei respective. Oricum, dreptul la un proces echitabil nu se poate pierde pe parcurs. El nu poate dispărea din cauza discrepanțelor dintre sistemele juridice.

V. Concluzie

115. Având în vedere cele de mai sus, propunem Curții să răspundă la prima întrebare preliminară adresată de Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Curtea Supremă, Lituania) după cum urmează:

„Regulamentul general al Consiliului birourilor adoptat prin Convenția din 30 mai 2002 astfel cum este anexat la Decizia 2003/564/CE a Comisiei din 28 iulie 2003 privind aplicarea Directivei 72/166/CEE a Consiliului privind controlul asigurării de răspundere civilă auto nu poate fi interpretat în sensul că impune executarea automată a unui acord de soluționare pe cale amiabilă încheiat fără participarea persoanei considerate responsabile în statul membru în care s-a produs accidentul împotriva persoanei respective în statul membru în care a fost înmatriculat autoturismul.

Elementele unei astfel de cereri formulate de biroul național al asigurătorilor din statul membru unde a fost înmatriculat autoturismul în cadrul unei acțiuni în regres împotriva unei persoane considerate responsabilă de producerea unui accident rutier trebuie să fie dovedite în totalitate în conformitate cu normele naționale care reglementează răspunderea civilă în acest stat membru, respectându-se în special garanțiile prevăzute la articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.”