



# Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL  
DOMNUL JEAN RICHARD DE LA TOUR  
prezentate la 15 decembrie 2022<sup>1</sup>

## Cauza C-618/21

AR,  
BF,  
ZN,  
NK Sp. z o.o., s.k.,  
KP,  
RD Sp. z o.o.,  
împotriva  
PK S.A.,  
CR,  
SI S.A.,  
MB S.A.,  
PK S.A.,  
SI S.A.,  
EZ S.A.

[cerere de decizie preliminară formulată de Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie  
(Tribunalul Districtual al Orașului Varșovia, Polonia)]

„Trimitere preliminară – Asigurare de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE –  
Articolul 3 – Răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule – Obligația de asigurare a  
vehiculelor – Articolul 18 – Dreptul de acțiune directă – Domeniu de aplicare –  
Stabilirea cuantumului despăgubirii – Cheltuieli ipotetice – Posibilitate de a subordona plata  
despăgubirii anumitor condiții – Vânzarea vehiculului”

## I. Introducere

1. Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 18 din 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<sup>2</sup> coroborat cu articolul 3 din directiva menționată.

<sup>1</sup> Limba originală: franceza.

<sup>2</sup> JO 2009, L 263, p. 11.

2. Această cerere a fost formulată în cadrul unor litigii între șase proprietari de vehicule și asigurătorii de răspundere civilă ai persoanelor responsabile pentru prejudiciile cauzate *vehiculelor* lor.

3. Această cauză oferă Curții ocazia de a preciza, pentru prima dată, care este domeniul de aplicare al dreptului de acțiune directă de care dispune o persoană vătămată care solicită despăgubirea pentru toate prejudiciile cauzate *de* un autovehicul împotriva unei întreprinderi de asigurări.

4. În prezentele concluzii, vom prezenta motivele pentru care considerăm că dreptul Uniunii nu se opune ca prestația datorată de o întreprindere de asigurări să fie exclusiv pecuniară și că s-ar aduce atingere efectului util al Directivei 2009/103 în cazul în care dreptul de acțiune directă al persoanei vătămate ar trebui limitat sau exclus ca urmare a nereparării efective a vehiculului avariat.

## II. Cadrul juridic

### A. Directiva 2009/103

5. Considerentul (30) al Directivei 2009/103 enunță:

„(30) Dreptul de invocare a contractului de asigurare și de cerere a despăgubirii direct la o întreprindere de asigurare este foarte important pentru protecția victimelor accidentelor auto. Pentru facilitarea unei soluționări rapide și eficiente a cererilor de despăgubire și pentru evitarea, pe cât posibil, a unor proceduri judiciare costisitoare, un drept de acțiune directă ar trebui prevăzut în favoarea societății de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile în cazul tuturor victimelor accidentelor auto.”

6. Articolul 3 din această directivă, intitulat „Obligația de asigurare a vehiculelor”, prevede:

„În conformitate cu dispozițiile [a se citi «sub rezerva dispozițiilor»] 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;
- (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 vătămările corporale.”

7. Potrivit articolului 18 din directiva menționată, intitulat „Dreptul de acțiune directă”:

„Statele membre se asigură că persoanele vătămăte în urma unui accident cauzat de un vehicul acoperit de asigurarea menționată la articolul 3 dispun de un drept de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurare care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile.”

### ***B. Dreptul polonez***

8. Articolul 363 alineatul 1 din kodeks cywilny (Codul civil) prevede:

„Prejudiciul trebuie reparat, la alegerea persoanei vătămăte, fie prin readucerea la starea anterioară a lucrurilor, fie prin plata unei sume de bani corespunzătoare. Cu toate acestea, dacă readucerea la starea anterioară este imposibilă sau dacă aceasta ar atrage dificultăți sau costuri excesive pentru partea răspunzătoare, dreptul persoanei vătămăte se limitează la o despăgubire în bani.”

9. Articolul 822 alineatele 1 și 4 din Codul civil prevede:

„1. Prin contractul de asigurare de răspundere civilă, asigurătorul se obligă să plătească despăgubirile prevăzute în contract pentru prejudiciile cauzate terților, față de care este angajată răspunderea deținătorului poliței sau a asiguratului.

[...]

4. Partea îndreptățită la despăgubiri în legătură cu evenimentul acoperit de contractul de asigurare de răspundere civilă își poate valorifica dreptul direct împotriva asigurătorului.”

### **III. Situația de fapt din litigiile principale și întrebările preliminare**

10. Șase litigii sunt pendinte în fața Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunalul Districtual al Orașului Varșovia, Polonia). Obiectul a cinci dintre acestea este refuzul întreprinderilor de asigurări, pârâtele din litigiile principale, care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile de un accident de circulație care a cauzat prejudicii unor vehicule, de a plăti persoanelor vătămăte, reclamantele din litigiile principale, care și-au exercitat dreptul de acțiune directă prevăzut la articolul 18 din Directiva 2009/103, costul reparației acestor vehicule pe care încă nu l-au suportat. Aceste costuri sunt denumite „cheltuieli de reparație ipotetice” de către instanța de trimitere.

11. Al șaselea litigiu este diferit de celelalte numai prin faptul că prejudiciul rezultă din căderea unei porți de garaj, care a condus la deteriorarea vehiculului reclamantului din litigiul principal.

12. Aceste litigii rezultă din faptul că persoanele vătămăte solicită despăgubirea pecuniară pentru prejudiciile suferite de vehiculele lor pe baza unei estimări ridicate a costurilor de reparație (piese și manoperă), iar nu pe baza unor documente justificative privind costurile de reparație suportate de ele, cu alte cuvinte cheltuieli reale efectuate. Or, întreprinderile de asigurări arată că această despăgubire nu poate depăși cuantumul prejudiciului suferit efectiv, calculat potrivit metodei

denumite „diferențiale”. Acesta trebuie să corespundă diferenței dintre valoarea care ar fi fost cea a vehiculului avariat dacă accidentul nu s-ar fi produs și valoarea actuală a acestui vehicul, în starea sa deteriorată sau reparată, chiar și parțial.

13. Instanța de trimitere arată că, în dreptul național, repararea prejudiciilor urmărește să restituie bunurilor părții vătămate valoarea pe care ar fi avut-o în cazul în care nu s-ar fi produs prejudiciul, nepermițând totodată acestei părți să se îmbogățească.

14. Cu toate acestea, potrivit jurisprudenței poloneze, instanțele acordă o despăgubire pentru prejudiciile cauzate vehiculelor în limita cheltuielilor de reparație ipotetice, al căror quantum ar depăși cu mult quantumul prejudiciilor cauzate bunurilor părții vătămate determinate prin metoda diferențială. Situația este aceeași în cazul vânzării vehiculului avariat pe care persoanele vătămate nu vor putea să îl repare niciodată în viitor.

15. Potrivit instanței de trimitere, această jurisprudență, criticabilă în măsura în care permite persoanei vătămate să se îmbogățească în anumite situații, ar putea fi justificată de protecția specială a victimelor accidentelor de circulație care rezultă din dreptul Uniunii. Prin urmare, ea apreciază ca fiind necesar să se clarifice întinderea drepturilor persoanei vătămate care decurg din dreptul de acțiune directă pe care îl poate exercita împotriva întreprinderii de asigurări.

16. Instanța de trimitere arată în această privință că există un conflict între, pe de o parte, acest drept de acțiune directă, coroborat cu faptul că, în temeiul dreptului polonez, persoana vătămată poate introduce două acțiuni diferite împotriva autorului accidentului, și anume o acțiune pentru plata unei despăgubiri și o acțiune de reparare în natură, în vederea restabilirii situației de fapt anterioare producerii prejudiciului, și, pe de altă parte, principiul care decurge din dreptul polonez al obligațiilor, potrivit căruia serviciul prestat de un asigurător de răspundere civilă este o „plată”, cu alte cuvinte o prestație pecuniară.

17. Prin urmare, instanța de trimitere urmărește să afle dacă dreptul Uniunii se opune unor dispoziții de drept național care au ca efect lipsirea persoanei vătămate, care dorește să exercite un drept de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurări, de una dintre modalitățile de reparare a prejudiciului prevăzută de dreptul național, ceea ce ar fi în general disuasiv.

18. Această instanță ridică de asemenea problema dacă, pentru a garanta eficiența cererii persoanei vătămate în temeiul articolului 18 din Directiva 2009/103, aceasta trebuie să dispună de o acțiune împotriva asigurătorului de răspundere civilă al autorului accidentului în vederea plății unei despăgubiri într-un quantum echivalent cu costurile necesare pentru a efectua ea însăși reparațiile la vehiculul avariat, fără a se putea dispensa de acesta. Astfel, despăgubirea s-ar putea întemeia pe o reparație reală.

19. Ultima întrebare a instanței de trimitere privește situația în care vehiculul avariat nu mai poate fi reparat, de exemplu din cauza vânzării acestuia. Ea tinde să considere că despăgubirea persoanei vătămate trebuie să corespundă numai diferenței dintre prețul pe care aceasta l-a primit pentru vehiculul avariat și prețul pe care l-ar fi primit dacă ar fi vândut vehiculul neavariat.

20. În aceste condiții, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunalul Districtual al Orașului Varșovia) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 18 din [Directiva 2009/103] coroborat cu articolul 3 din aceeași directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia o persoană vătămată, care exercită un drept de acțiune directă pentru repararea prejudiciului adus vehiculului său în legătură cu utilizarea autovehiculelor împotriva unei întreprinderi de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile pentru accident, nu poate obține de la societatea de asigurări decât o despăgubire corespunzătoare pierderilor reale și efective aduse bunului său, altfel spus diferenței dintre [valoarea] vehiculului în starea anterioară producerii accidentului și [valoarea] vehiculului avariat, majorată cu costurile justificate suportate în mod efectiv pentru repararea vehiculului și cu orice alte costuri justificate suportate în mod efectiv ca urmare a producerii accidentului, în timp ce, în cazul în care ar solicita despăgubiri pentru prejudiciu direct de la autorul accidentului, ar putea alege să îi reclame acestuia ca vehiculul să fie readus în starea anterioară producerii accidentului (să fie reparat de însuși autorul accidentului sau de un atelier auto plătit de acesta) în loc să îi solicite despăgubiri?
- 2) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de mai sus, articolul 18 din [Directiva 2009/103] coroborat cu articolul 3 din aceeași directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia o persoană vătămată, care exercită un drept de acțiune directă pentru repararea prejudiciului adus vehiculului său în legătură cu utilizarea autovehiculelor împotriva unei întreprinderi de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile pentru accident, nu poate obține de la societatea de asigurări, în locul unei despăgubiri corespunzătoare pierderilor reale și efective aduse bunului său, respectiv diferenței dintre [valoarea] vehiculului în starea anterioară producerii accidentului și valoarea vehiculului avariat, majorată cu costurile justificate suportate în mod efectiv pentru repararea vehiculului și cu orice alte costuri justificate suportate în mod efectiv ca urmare a producerii accidentului, numai suma corespunzătoare costului aferent readucerii vehiculului în starea în care se afla înainte de accident, în timp ce, în cazul în care ar solicita despăgubiri pentru prejudiciu direct de la autorul accidentului, ar putea alege să îi reclame acestuia ca vehiculul să fie readus în starea anterioară producerii accidentului (iar nu doar să îi acorde despăgubiri pecuniare în acest scop)?
- 3) În cazul unui răspuns afirmativ la [prima întrebare] și al unui răspuns negativ la [a doua întrebare], articolul 18 din [Directiva 2009/103] coroborat cu articolul 3 din aceeași directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia societatea de asigurări căreia proprietarul autoturismului căruia i-au fost cauzate prejudicii, rezultate din circulația autovehiculelor, i-a solicitat plata unor cheltuieli ipotetice pe care nu le-a suportat, dar pe care ar trebui să le suporte dacă ar decide să readucă vehiculul în starea în care se afla înainte de accident, poate:
  - a. să subordoneze această plată condiției ca persoana vătămată să facă dovada că are intenția efectivă de a repara vehiculul într-un mod concret, la un mecanic anume, pentru un preț determinat al pieselor și manoperei și să transfere fonduri pentru această reparație direct către mecanicul respectiv (sau, de la caz la caz, către vânzătorul de piese necesare pentru reparații), sub rezerva restituirii în cazul în care scopul pentru care au fost plătite aceste fonduri nu a fost atins, sau

- b. să subordoneze această plată angajamentului luat de consumator de a face dovada, în termenul convenit, că a folosit fondurile plătite pentru repararea autoturismului sau să le restituie întreprinderii de asigurări sau
- c. după plata acestor fonduri cu indicarea scopului plății (modul de utilizare a acestora) și după expirarea termenului necesar în care persoana vătămată a putut repara autoturismul, să îi solicite să facă dovada că a cheltuit fondurile pentru reparații sau că le-a restituit întreprinderii de asigurări,

pentru a elimina posibilitatea ca persoana vătămată să se îmbogățească de pe urma prejudiciului?

- 4) În cazul unui răspuns afirmativ la [prima întrebare] și al unui răspuns negativ la [a doua întrebare] – articolul 18 din [Directiva 2009/103] coroborat cu articolul 3 din aceeași directivă trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale potrivit căreia o persoană vătămată, care nu mai este proprietarul autoturismului avariat, deoarece l-a vândut și a primit bani în schimb, așa încât nu mai poate repara vehiculul, nu poate solicita întreprinderii de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile pentru accident plata costurilor reparațiilor care ar fi fost necesare pentru a readuce vehiculul avariat în starea anterioară producerii accidentului, iar cererea [persoanei vătămate] se limitează la solicitarea de despăgubiri de la societatea de asigurări corespunzătoare pierderilor reale și efective aduse bunului său, altfel spus diferenței dintre valoarea vehiculului în starea anterioară producerii accidentului și valoarea vehiculului avariat, majorată cu costurile justificate suportate în mod efectiv pentru repararea vehiculului și cu orice alte costuri justificate suportate în mod efectiv ca urmare a accidentului?”

21. KP și RD Sp. z o.o., doi dintre reclamânții din litigiile principale, SI SA, una dintre pârâtele din litigiile principale, guvernele polonez, ceh și german, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise.

#### **IV. Analiză**

##### ***A. Cu privire la admisibilitate***

22. Cererea de decizie preliminară se întemeiază pe constatarea instanței de trimitere potrivit căreia „dreptul intern privind despăgubirile [...] obligă întreprinderile de asigurări să plătească persoanelor vătămate costurile numite ipotetice ale reparațiilor vehiculului avariat fără nicio legătură cu realizarea acestora (în viitor), permițând astfel persoanelor vătămate care nu doresc să obțină repararea vehiculului lor să crească, cu ocazia prejudiciilor suferite, valoarea bunurilor lor cu diferența dintre costul de reparație a vehiculului avariat și pierderea valorii vehiculului în urma prejudiciilor pe care le-a suferit, pe cheltuiala întreprinderilor de asigurări și, mai general, pe cheltuiala tuturor proprietarilor de vehicule care plătesc prime de asigurare obligatorie”.

23. Prin urmare, instanța de trimitere caută o soluție care să conducă la o reparație al cărei quantum să fie cât mai aproape de costurile reale pe care ar trebui să le suporte persoanele vătămate. Astfel, instanța menționată arată că acestea nu pot formula împotriva asigurătorului o cerere de reparare în natură a vehiculului, așa cum ar putea să procedeze împotriva autorului prejudiciului.

24. Această constatare a unei diferențe de regim în dreptul polonez între aceste două acțiuni aflate la dispoziția persoanelor care au dreptul la repararea unui prejudiciu suferit de un vehicul a determinat instanța de trimitere să ridice problema întinderii și a domeniului de aplicare al dreptului de acțiune directă al persoanei vătămate prevăzut la articolul 18 din Directiva 2009/103, în vederea garantării efectivității sale. În aceste condiții, cererea de decizie preliminară este admisibilă.

25. Astfel, potrivit jurisprudenței constante a Curții amintite de instanța de trimitere, cererea de decizie preliminară nu poate privi întinderea despăgubirii pentru pagube, care este reglementată în esență de dreptul național<sup>3</sup>.

26. Pe de altă parte, trebuie amintit că din însuși textul articolului 267 TFUE reiese că decizia preliminară solicitată trebuie să fie „necesară” pentru a permite instanței de trimitere să „pronunțe hotărârea” în cauza cu care este sesizată<sup>4</sup>.

27. În speță, dintre cele șase cauze cu care este sesizată instanța de trimitere, una dintre ele are ca obiect repararea prejudiciului cauzat unui vehicul de o poartă de garaj.

28. Or, Directiva 2009/103 nu are, în mod evident, ca obiect să garanteze răspunderea civilă atunci când un vehicul nu se află la originea prejudiciului<sup>5</sup>. Astfel, aceasta urmărește să pună în aplicare o protecție specială a victimelor, având în vedere gravitatea prejudiciilor materiale sau a vătămărilor corporale pe care sunt susceptibile să le sufere ca urmare a naturii periculoase a unui autovehicul, inerentă proiectării și funcției sale.

29. În plus, articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 prevede că, sub rezerva dispozițiilor 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.

30. Desigur, noțiunea de „pagube produse de vehicule”, care este o noțiune autonomă a dreptului Uniunii, a fost interpretată de Curte, ținând seama în special de contextul acestui articol 3 primul paragraf<sup>6</sup>, având în vedere faptul că obiectivul privind protecția victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule a fost urmărit și consolidat în mod constant de legiuitorul Uniunii<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> A se vedea Hotărârea din 10 iunie 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punctele 36 și 38, precum și jurisprudența citată).

<sup>4</sup> Astfel, trebuie să existe între litigiu și dispozițiile de drept al Uniunii a căror interpretare se solicită o legătură în așa fel încât această interpretare să corespundă unei nevoi obiective pentru decizia pe care instanța de trimitere trebuie să o pronunțe. A se vedea Ordonanța din 10 decembrie 2020, OO (Suspendarea activității judiciare) (C-220/20, nepublicată, EU:C:2020:1022, punctul 26).

<sup>5</sup> A se vedea în acest sens Hotărârea din 20 iunie 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, denumită în continuare „Hotărârea Línea Directa Aseguradora”, EU:C:2019:517, punctul 45).

<sup>6</sup> A se vedea Hotărârea Línea Directa Aseguradora (punctul 32).

<sup>7</sup> A se vedea Hotărârea din 20 mai 2021, K.S. (Costuri de remorcare a unui vehicul avariat) (C-707/19, EU:C:2021:405, punctul 27 și jurisprudența citată).

31. Astfel, Curtea a statuat că articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „pagube produse de vehicule” care figurează în cuprinsul său nu este limitată la situațiile de circulație rutieră, cu alte cuvinte la circulația pe drumurile publice, și că în sfera acestei noțiuni intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția sa obișnuită ca mijloc de transport<sup>8</sup>.

32. În această privință, Curtea a precizat că un vehicul este utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport atunci când se deplasează, dar și, în principiu, în timpul staționării sale între două deplasări<sup>9</sup>.

33. Curtea a dedus din aceasta că intră în sfera noțiunii de „pagube produse de vehicule”, menționată la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, o situație în care un *vehicul staționat într-un garaj* privat al unui imobil, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, a luat foc, *provocând un incendiu, care își are originea în circuitul electric al acestui vehicul*<sup>10</sup>. Situația este aceeași atunci când accidentul rezultă dintr-o *scurgere de ulei cauzată de starea mecanică a vehiculului* staționat în discuție<sup>11</sup>.

34. În consecință, sunt excluse în mod clar din sfera noțiunii de „pagube produse de vehicule”, în sensul articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, situațiile în care accidentul nu este cauzat de comportamentul sau de o defecțiune tehnică a vehiculului.

35. În plus, Curtea a statuat că, pentru ca un vehicul să fie exceptat de la obligația de asigurare prevăzută de dispoziția menționată, este necesar ca acesta să fi făcut obiectul unei retrageri oficiale din circulație, în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă<sup>12</sup>.

36. Prin urmare, nu există nicio îndoială că domeniul de aplicare al Directivei 2009/103, așa cum a fost interpretat de Curte, este limitat la obligația de asigurare de răspundere civilă pentru daunele pe care le poate cauza un vehicul.

37. Această interpretare nu poate fi repusă în discuție de argumentul instanței de trimitere potrivit căruia în esență ea ar trebui să asigure o egalitate de tratament în materie de asigurare de răspundere civilă, ceea ce ar justifica sesizarea Curții în cadrul litigiului referitor la despăgubirea pentru prejudiciile cauzate unui vehicul de o poartă de garaj.

38. Prin urmare, propunem Curții să considere că, cu privire la acest aspect, cererea de decizie preliminară este inadmisibilă.

39. În ceea ce privește admisibilitatea întrebărilor adresate, nu ne pare justificat să considerăm, așa cum susține guvernul polonez, că primele două întrebări preliminare, de care depind celelalte două, au caracter ipotetic. Acest guvern arată că, în cauzele principale, reclamantii solicită numai plata unei despăgubiri pecuniare. Or, instanța de trimitere ridică tocmai problema acestei limitări

<sup>8</sup> A se vedea Hotărârea Lînea Directa Aseguradora (punctele 35 și 36). A se vedea de asemenea modul de redactare a articolului punctul 1a din Directiva 2009/103, adăugat prin Directiva (UE) 2021/2118 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2021 de modificare a Directivei 2009/103 (JO 2021, L 430, p. 1). Această directivă trebuie, în temeiul articolului 2, să fie transpusă până la 23 decembrie 2023.

<sup>9</sup> A se vedea Hotărârea Lînea Directa Aseguradora (punctul 42).

<sup>10</sup> A se vedea Hotărârea Lînea Directa Aseguradora (punctul 48).

<sup>11</sup> A se vedea Ordonanța din 11 decembrie 2019, Bueno Ruiz și Zurich Insurance (C-431/18, nepublicată, EU:C:2019:1082, punctele 42-45).

<sup>12</sup> A se vedea Hotărârea din 29 aprilie 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punctul 58).



a modalităților de reparare a prejudiciilor cauzate de accidente de circulație. Dacă dreptul Uniunii nu impune acest lucru, instanța de trimitere consideră că are motive să respingă cererile formulate pe baza unei evaluări a cheltuielilor.

40. În aceste condiții, propunem Curții să examineze întrebările preliminare în ansamblul lor, reținând că instanța de trimitere îi solicită în esență să stabilească dacă articolul 18 din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care prevede numai plata unei despăgubiri pecuniare către persoanele vătămate în cazul exercitării dreptului lor de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile pentru un accident cauzat de un vehicul, cu posibilitatea de a nu face dovada unor cheltuieli reale de reparare în cazul prejudiciului cauzat unui alt vehicul.

### ***B. Cu privire la fond***

41. Cererea de decizie preliminară determină Curtea să definească obiectul acțiunii directe prevăzute la articolul 18 din Directiva 2009/103.

42. În mod concret, instanța de trimitere ridică problema dacă această acțiune directă urmărește obligarea asigurătorului (mai degrabă decât a persoanei responsabile pentru prejudiciu) să furnizeze persoanei vătămate, pentru repararea prejudiciului suferit, prestația datorată de persoana responsabilă pentru acest prejudiciu sau obligarea asigurătorului să furnizeze direct persoanei vătămate prestația prevăzută de contractul de asigurare.

43. În primul rând, ne pare oportun să amintim că dreptul de acțiune directă al persoanei vătămate a fost introdus prin Directiva 2000/26/CE<sup>13</sup>, care face parte dintre cele patru directive codificate prin Directiva 2009/103<sup>14</sup>.

44. Acest drept a fost înscris în următorul context, amintit în repetate rânduri de Curte:

- se impune statelor membre să prevadă în ordinea lor juridică internă o obligație generală de asigurare a vehiculelor și
- fiecare stat membru trebuie să se asigure că, sub rezerva anumitor derogări prevăzute de Directiva 2009/103, orice vehicul care staționează în mod obișnuit pe teritoriul său este acoperit printr-un contract încheiat cu o companie de asigurări care să garanteze, în limitele definite de dreptul Uniunii, răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculul menționat<sup>15</sup>.

45. În cadrul unei protecții din ce în ce mai largi a persoanelor vătămate de accidente de circulație, Directiva 2000/26 a prevăzut, în favoarea acestora, un drept de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurări a persoanei responsabile sau împotriva reprezentantului său

<sup>13</sup> Directiva 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 (A patra directivă privind asigurarea auto) (JO 2000, L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 3).

<sup>14</sup> A se vedea considerentul (1) al directivei menționate. Jurisprudența referitoare la aceste directive anterioare poate fi, așadar, transpusă în ceea ce privește interpretarea dispozițiilor echivalente ale directivei respective. A se vedea în special Hotărârea din 29 aprilie 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punctul 35).

<sup>15</sup> A se vedea Hotărârea din 10 iunie 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punctele 25 și 26, precum și jurisprudența citată).

în statul de reședință al persoanei vătămate<sup>16</sup>. Obiectivul consta în îmbunătățirea drepturilor victimelor unui accident de circulație în afara statului lor de reședință<sup>17</sup> și în armonizarea drepturilor statelor membre care, pentru unele dintre ele, nu cunoșteau dreptul de acțiune direct împotriva asigurătorului persoanei responsabile<sup>18</sup>.

46. Directiva 2005/14/CE<sup>19</sup> a extins acest drept de acțiune directă în favoarea tuturor victimelor accidentelor auto, pentru facilitarea unei soluționări rapide și eficiente a cererilor de despăgubire și pentru evitarea, pe cât posibil, a unor proceduri judiciare costisitoare<sup>20</sup>.

47. Acest obiectiv a fost enunțat din nou în Directiva 2009/103, care amintește importanța de a garanta victimelor accidentelor de circulație cauzate de autovehicule un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Uniunii<sup>21</sup>. În considerentul (30) al acestei directive a fost reluată definiția dreptului de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile de producerea unui accident auto, care figura în considerentul (21) al Directivei 2005/14.

48. Astfel, în al doilea rând, trebuie subliniat că acest drept este definit ca fiind, potrivit considerentului menționat, „[d]reptul de invocare a contractului de asigurare și de cerere a despăgubirii direct la o întreprindere de asigurare”.

49. În consecință, atunci când acoperirea asigurării obligatorii este pusă în aplicare direct de persoana vătămată care exercită dreptul de care beneficiază în temeiul articolului 18 din Directiva 2009/103, întreprinderea de asigurări garantează răspunderea civilă a persoanei responsabile în limitele contractului încheiat cu ea<sup>22</sup>. Cu acest titlu, consecințele pecuniare ale răspunderii civile sunt acoperite, chiar dacă asiguratul ar suporta personal reparațiile, precum și în cazul vătămarilor corporale<sup>23</sup>.

<sup>16</sup> A se vedea, pentru istoricul legislativ al acestei directive, Raportul Parlamentului European privind proiectul comun, aprobat de Comitetul de conciliere, de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE (A patra directivă privind asigurarea auto) [C5-0155/2000 -1997/0264(COD)] (Final A5-0130/2000), disponibil la următoarea adresă de internet: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130\\_FR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_FR.pdf), p. 6. A se vedea de asemenea Paillet, P., *Manuel de droit européen des assurances*, ediția a doua, Bruylant, Bruxelles, 2022, în special punctul 263, p. 273.

<sup>17</sup> A se vedea considerentele (8)-(14) ale Directivei 2000/26.

<sup>18</sup> A se vedea în această privință articolul 9 din Convenția privind legea aplicabilă accidentelor rutiere, încheiată la Haga la 4 mai 1971. A se vedea de asemenea Raportul explicativ al domnului Eric W. Essén, disponibil la următoarea adresă de internet: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, în special p. 214.

<sup>19</sup> Directiva 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 (JO 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212). Aceasta a adăugat la Directiva 2000/26 un considerent (16a) în care, în ceea ce privește dreptul persoanei vătămate de a intenta o acțiune în justiție împotriva asigurătorului în fața instanței de la locul unde aceasta are domiciliul, legiuitorul Uniunii a făcut referire la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și la articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială (JO 2001, L 12, p. 1, Ediție specială, 19/vol. 3, p. 74). În această privință, a se vedea Hotărârea din 13 decembrie 2007, FBT O Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, punctul 29).

<sup>20</sup> A se vedea considerentul (21) al acestei directive.

<sup>21</sup> A se vedea considerentul (20) al acestei directive, precum și Hotărârea din 20 mai 2021, K.S. (Costuri de remorcare a unui vehicul avariata) (C-707/19, EU:C:2021:405, punctul 27 și jurisprudența citată).

<sup>22</sup> Trebuie observat că această obligație își produce efectele independent de nulitatea contractului de asigurare care rezultă din declarații false inițiale făcute de deținătorul poliței. A se vedea în această privință Hotărârea din 20 iulie 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575, punctul 27).

<sup>23</sup> A se vedea articolul 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103, astfel cum a fost interpretat de Curte. A se vedea Hotărârea din 23 ianuarie 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punctele 33-35, precum și jurisprudența citată). În ceea ce privește legea poloneză, a se vedea Hotărârea din 21 decembrie 2021, Skarb Państwa (Acoperirea asigurării auto) (C-428/20, EU:C:2021:1043, punctul 16).

50. Din moment ce drepturile persoanei vătămate rezultă exclusiv din contractul de asigurare<sup>24</sup> sau, cu alte cuvinte, se grefează pe cel al asiguratului, acestea nu pot avea drept consecință decât să se atribuie persoanei vătămate o despăgubire, și anume aceea pe care asiguratul ar fi avut dreptul să o solicite de la întreprinderea de asigurări în cazul în care ar fi despăgubit el însuși victima, în limitele contractului dintre ei. Acest rezultat este conform cu activitatea întreprinderilor de asigurări, așa cum subliniază guvernul german.

51. Mai multe alte elemente confirmă o asemenea interpretare. *Primo*, dreptul de acțiune directă al persoanei vătămate corespunde obiectivului de soluționare rapidă a cererilor de despăgubire și se înscrie în cadrul asigurării auto a cărei importanță deosebită pentru cetățenii europeni care circulă în cadrul Uniunii, precum și în cazul întreprinderilor de asigurare a fost subliniată de legiuitor<sup>25</sup>. Acest aspect al problemei în situații transfrontaliere este, în opinia noastră, subliniat în mod corect de Comisie, precum și de guvernul german și pledează pentru neimpunerea unei modalități de reparare în natură.

52. *Secundo*, principiul unei despăgubiri pecuniare rezultă din articolul 22 din Directiva 2009/103, intitulat „Procedura de despăgubire”, care definește obligațiile întreprinderii de asigurări căreia persoana vătămată i-a adresat o cerere de despăgubire. Acest principiu se poate deduce și din faptul că legiuitorul Uniunii a stabilit sume minime asigurate<sup>26</sup> care constituie o garanție esențială a protecției victimelor<sup>27</sup>.

53. *Tertio*, întreprinderile de asigurări sunt obligate să despăgubească persoana vătămată pentru a garanta efectivitatea dreptului la repararea prejudiciului și, astfel, să o protejeze pe aceasta în special împotriva riscului de insolvabilitate a persoanei responsabile pentru prejudiciu<sup>28</sup>.

54. *Quarto*, analiza obligațiilor întreprinderii de asigurări împotriva căreia persoana vătămată își va exercita dreptul de acțiune directă în justiție ar trebui să fie în concordanță cu dispozițiile dreptului Uniunii referitoare la competența instanțelor<sup>29</sup> și la legea aplicabilă<sup>30</sup> într-o situație transfrontalieră, precum și cu regimul acțiunii subrogatorii care va putea fi exercitată de asigurator<sup>31</sup>.

<sup>24</sup> A se vedea Hotărârea din 21 ianuarie 2016, ERGO Insurance și Gjensidige Baltic (C-359/14 și C-475/14, EU:C:2016:40, punctele 54 și 58).

<sup>25</sup> A se vedea considerentul (2) al Directivei 2009/103.

<sup>26</sup> A se vedea articolul 9 din Directiva 2009/103 și Hotărârea din 10 iunie 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punctul 41).

<sup>27</sup> A se vedea considerentul (12) al Directivei 2009/103 și în special Hotărârea din 21 ianuarie 2016, ERGO Insurance și Gjensidige Baltic (C-359/14 și C-475/14, EU:C:2016:40, punctul 39).

<sup>28</sup> A se vedea, în plus, în cazul în care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare a vehiculului implicat în accident, Hotărârea din 29 aprilie 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337, punctul 56), cu titlu de evocare a obiectivului de protecție a victimelor accidentelor rutiere care se impune în cazul interpretării dispozițiilor Directivei 2009/103.

<sup>29</sup> A se vedea Hotărârea din 13 decembrie 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792, punctul 29), și, în ceea ce privește 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), Hotărârea din 30 iunie 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514, punctele 30, 32, 45, 49, 50, 53 și 54, precum și jurisprudența citată).

<sup>30</sup> Nici din termenii, nici din obiectivele Directivei 2009/103 nu rezultă că aceasta urmărește să instituie norme privind conflictul de legi, astfel cum a amintit Curtea în Hotărârea din 21 ianuarie 2016, ERGO Insurance și Gjensidige Baltic (C-359/14 și C-475/14, EU:C:2016:40, punctul 40). A se vedea de asemenea punctele 47-54 din această hotărâre, referitoare la condițiile de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I) (JO 2008, L 177, p. 6) și a Regulamentului (CE) nr. 864/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 iulie 2007 privind legea aplicabilă obligațiilor necontractuale („Roma II”) (JO 2007, L 199, p. 40). A se vedea, în plus, în ceea ce privește obligația de a aplica Convenția privind legea aplicabilă accidentelor rutiere, încheiată la Haga la 4 mai 1971, în special Hotărârea din 24 octombrie 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692, punctul 36), precum și observațiile avocatului general Wahl cu privire la dificultățile în această privință în Concluziile sale prezentate în cauza Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586, punctul 36).

<sup>31</sup> A se vedea, cu titlu ilustrativ, Hotărârea din 21 ianuarie 2016, ERGO Insurance și Gjensidige Baltic (C-359/14 și C-475/14, EU:C:2016:40, punctul 56).

55. Prin urmare, în acest context, nu ne pare de conceput să se interpreteze articolul 18 din Directiva 2009/103 în sensul că reparația în natură pe care persoana vătămată ar putea-o obține în temeiul dreptului național de la autorul accidentului ar putea fi solicitată de la asigurător. Este vorba tocmai despre a nu se confunda relația directă dintre victimă și asigurător cu cea care există între victimă și persoana responsabilă.

56. În consecință, considerăm că articolul 18 trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale care prevede doar plata unei despăgubiri pecuniare către persoanele vătămate în cazul exercitării dreptului lor de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile pentru un accident cauzat de un vehicul, indiferent de natura prejudiciului reparabil.

57. Pe de altă parte, trebuie adăugate alte considerații pentru a răspunde complet la întrebările instanței de trimitere care urmărește să încadreze despăgubirea persoanei vătămate, care și-a exercitat dreptul de acțiune directă, cât mai aproape de cheltuielile reale efectuate<sup>32</sup>.

58. Potrivit unei jurisprudențe constante, întinderea despăgubirii pentru prejudicii este reglementată în esență de dreptul național<sup>33</sup>.

59. Revine, așadar, autorităților competente sarcina de a garanta, în dreptul național, efectivitatea dreptului de acțiune directă al persoanei vătămate.

60. În această privință, sistemul descris în observațiile scrise ale KP și SI, potrivit căruia întreprinderile de asigurări pot pune în aplicare un sistem de plată de către terți a atelierelor de reparații de vehicule cărora li se plătește despăgubirea datorată persoanei vătămate<sup>34</sup>, îndeplinește, în opinia noastră, cerința de protecție a acesteia rezultată din Directiva 2009/103, dacă este pus în aplicare potrivit opțiunii persoanei vătămate.

61. Prin urmare, ne pare inutil să căutăm printr-o interpretare a domeniului de aplicare al articolului 18 din Directiva 2009/103 vreo soluție la problemele de gestionare a litigiilor prezentate de instanța de trimitere<sup>35</sup>, care se adaugă la injustiția pe care aceasta o invocă ca urmare a îmbogățirii persoanei vătămate<sup>36</sup>.

62. Cu toate acestea, reglementarea națională nu trebuie să priveze de efectul său util dreptul de acțiune directă al persoanei vătămate prevăzut la articolul 18 din Directiva 2009/103<sup>37</sup>. Or, aceasta ar fi situația, în opinia noastră, dacă despăgubirea persoanei vătămate care își exercită dreptul de

<sup>32</sup> A se vedea punctele 18 și 19, precum și 22 și 23 din prezentele concluzii.

<sup>33</sup> A se vedea punctul 25 din prezentele concluzii. A se vedea de asemenea cu titlu ilustrativ Hotărârea din 23 ianuarie 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punctul 43).

<sup>34</sup> A se vedea cu titlu ilustrativ Hotărârea din 21 octombrie 2021, T. B. și D. (Competența în materie de asigurări) (C-393/20, nepublicată, EU:C:2021:871, punctele 17 și 18).

<sup>35</sup> Instanța de trimitere a arătat că jurisprudența poloneză, amintită la punctul 14 din prezentele concluzii, determină asigurătorii să se abțină în mod sistematic de la plata voluntară a despăgubirilor în conformitate cu aceasta pentru a convinge instanțele să schimbe linia jurisprudențială prin plata, desigur, a unei „despăgubiri pentru costurile ipotetice”, dar prin calcularea acestor costuri în mod arbitrar, presupunând că este suficient în acest caz să se utilizeze pentru calcul prețurile înlocuitorilor de calitate redusă sau diverse deduceri, reduceri, „amortizări” etc., astfel încât majoritatea cauzelor sunt aduse în fața instanțelor, ceea ce sporește volumul de muncă al acestora.

<sup>36</sup> A se vedea punctul 15 din prezentele concluzii.

<sup>37</sup> Curtea a statuat de asemenea că dispozițiile naționale care reglementează despăgubirea pentru accidente care rezultă din circulația vehiculelor nu pot avea drept consecință excluderea din oficiu sau limitarea în mod disproporționat a dreptului persoanei vătămate de a obține o despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a persoanei responsabile pentru aceste prejudicii. A se vedea, pentru amintirea principiilor respective, Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, punctele 31 și 32), Hotărârea din 23 ianuarie 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26, punctul 41, precum și, pentru o aplicare în speță, punctele 44 și 45), și Hotărârea din 10 iunie 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475, punctul 44).

acțiune directă ar fi fie exclusă, fie limitată ca urmare a nereparării vehiculului avariat sau a vânzării acestuia ori a obligației care i-ar fi impusă de întreprinderea de asigurări de a solicita persoanei asigurate repararea vehiculului.

## V. Concluzie

63. Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunalul Districtual al Orașului Varșovia, Polonia) după cum urmează:

Articolul 18 din 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

trebuie interpretat în sensul că

- nu se opune unei reglementări naționale care prevede doar plata unei despăgubiri pecuniare către persoanele vătămate în cazul exercitării dreptului lor de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile pentru un accident cauzat de un vehicul, indiferent de natura prejudiciului reparabil;
- s-ar aduce atingere efectului util al dreptului de acțiune directă al persoanei vătămate în cazul în care acesta ar trebui limitat sau exclus ca urmare a nereparării efective a vehiculului avariat.