HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

30 aprilie 2025 *

„Trimitere preliminară – Asigurare de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE – Articolul 13 alineatul (2) – Regimul de despăgubire – Accident rutier în care a fost implicat un autovehicul furat – Sarcina probei privind cunoașterea de către persoana vătămată a furtului acestui vehicul – Organismul responsabil cu despăgubirea – Reglementare națională interpretată astfel încât sarcina probei să revină persoanei vătămate – Obligația de a interpreta în conformitate cu dreptul Uniunii”

În cauza C-370/24 [Nastolo] [i],

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunale ordinario di Lodi (Tribunalul Ordinar din Lodi, Italia), prin decizia din 20 mai 2024, primită de Curte la 23 mai 2024, în procedura

AT

împotriva

CT,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din domnul N. Jääskinen, președinte de cameră, domnul M. Condinanzi și doamna R. Frendo (raportoare), judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru AT, de A. Egidi și A. E. Lunghi, avvocati;

– pentru CT, de L. Leo, avvocata;

* Limba de procedură: italiana.

[i] Numele prezentei cauze este un nume fictiv. El nu corespunde numelui real al niciuneia dintre părțile la procedură.

– pentru Comisia Europeană, de G. Conte, G. Goddin și A. Manzaneque Valverde, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 13 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 (JO 2009, L 263, p. 11).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între AT, o persoană fizică rănită într-un accident rutier, pe de o parte, și CT, întreprinderea desemnată de Fondo di garanzia per le vittime de la strada (Fondul de garantare pentru victimele accidentelor rutiere, denumit în continuare „FGVS”), pe de altă parte, în legătură cu despăgubirea pentru prejudiciul suferit de AT ca urmare a acestui accident.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Considerentele (1), (2) și (20) ale Directivei 2009/103 enunță:

„(1) 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)], 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)], a treia Directivă a Consiliului 90/232/CEE 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)] și 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 (a patra directivă privind asigurarea auto) [(JO 2000, L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 36)] au fost modificate de mai multe ori și în mod substanțial […] Este necesar, din motive de claritate și de eficiență, să se codifice aceste patru directive, precum 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)].

(2) Asigurarea de răspundere civilă pentru circulația autovehiculelor (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni, fie că sunt asigurați sau victime ale unui accident. Aceasta prezintă, de asemenea, o importanță deosebită în cazul întreprinderilor de asigurare, deoarece reprezintă o mare parte a contractelor de asigurare generală încheiate în Comunitate[a Europeană]. De asemenea, asigurarea auto are un impact asupra liberei circulații a persoanelor și a vehiculelor. Întărirea și consolidarea pieței interne a asigurărilor auto ar trebui, în consecință, să reprezinte un obiectiv fundamental al acțiunii comunitare în domeniul serviciilor financiare.

[…]

(20) Victimelor accidentelor de circulație cauzate de autovehicule ar trebui să li se garanteze un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Comunității.”

4 Articolul 3 din Directiva 2009/103, intitulat „Obligația de asigurare a vehiculelor”, prevede:

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

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

[…]

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

5 Articolul 10 din această directivă, intitulat „Organismul responsabil cu despăgubirea”, prevede:

„(1) Fiecare stat membru instituie sau autorizează un organism responsabil cu despăgubirea, cel puțin în limitele obligației de asigurare, a pagubelor materiale sau a vătămărilor corporale cauzate de un vehicul neidentificat sau de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3.

[…]

(2) […]

Cu toate acestea, statele membre pot exclude intervenția acestui organism în ceea ce privește persoanele care au intrat de bunăvoie în vehiculul care a cauzat prejudiciul, atunci când organismul poate dovedi că acestea știau că vehiculul nu este asigurat.

[…]”

6 Articolul 13 din directiva menționată, intitulat „Clauză contractuală de excludere”, prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) Fiecare stat membru adoptă toate măsurile necesare pentru ca, în scopul aplicării articolului 3, orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare eliberată în conformitate cu articolul 3 să fie lipsită de efect în ceea ce privește pretențiile terților victime ale accidentului, dacă aceasta exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

(a) persoane care nu sunt autorizate în mod explicit sau implicit;

(b) persoane care nu sunt titularele unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv;

(c) persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv.

Cu toate acestea, dispoziția sau clauza prevăzută la primul paragraf litera (a) poate fi invocată împotriva unor persoane care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna, în cazul în care asigurătorul poate dovedi că acestea știau că vehiculul este furat.

Statele membre au posibilitatea, pentru accidentele survenite pe teritoriul lor, să nu aplice dispoziția de la primul paragraf, în cazul și în măsura în care victima poate obține despăgubirea prejudiciului său de la un organism de asigurări sociale.

(2) În cazul unor vehicule furate sau obținute prin violență, statele membre pot decide că organismul prevăzut la articolul 10 alineatul (1) va interveni în locul asigurătorului, în condițiile definite la alineatul (1) din prezentul articol. […]

[…]”

Dreptul italian

7 Articolul 283 alineatele (1) și (2) din decreto legislativo n. 209 – Codice delle assicurazioni private (Decretul legislativ nr. 209 privind Codul asigurărilor private) din 7 septembrie 2005 (GURI nr. 239 din 13 octombrie 2005, supliment ordinar nr. 163), în versiunea sa aplicabilă litigiului principal, prevede:

„(1) Fondul de garantare pentru victimele accidentelor rutiere, constituit în cadrul [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)], repară prejudiciile cauzate de circulația vehiculelor și a ambarcațiunilor pentru care există obligația de asigurare, în cazurile în care:

[…]

d) vehiculul este pus în circulație împotriva voinței proprietarului […]

(2) În cazul prevăzut la alineatul (1) litera d), despăgubirea este datorată, atât pentru vătămările corporale, cât și pentru prejudiciile materiale, numai terților care nu sunt transportați și

persoanelor care sunt transportate împotriva voinței lor sau care nu știau că autovehiculul circula ilegal.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

8 La 6 ianuarie 2016, AT a fost invitată să urce, în calitate de pasageră, la bordul unui autoturism de care dispunea conducătorul. Pe parcursul traseului, a avut loc un accident de circulație la Lodi (Italia). Cei doi ocupanți ai acestui autoturism au trebuit să fie transportați la spital, AT suferind vătămări fizice grave.

9 Din decizia de trimitere reiese că conducătorul auto a fost testat pozitiv la cocaină, opiacee și tetrahidrocanabinol. În plus, în raportul lor, agenții poliției locale au constatat că autoturismul menționat fusese furat.

10 În consecință, conducătorul auto și AT au fost urmăriți penal pentru infracțiunea de tăinuire. La finalul acestei proceduri, AT a fost achitată, întrucât nu era autorul infracțiunii. Între timp, conducătorul auto a decedat.

11 La 11 februarie 2022, AT a introdus o acțiune la Tribunale ordinario di Lodi (Tribunalul Ordinar din Lodi, Italia), care este instanța de trimitere, împotriva moștenitorului conducătorului auto și a CT, în calitatea sa de întreprindere desemnată de FGVS, pentru a obține repararea prejudiciului suferit ca urmare a accidentului și evaluat la 233 076 de euro, sumă majorată cu dobânzi și ca urmare a reevaluării.

12 CT susține în fața instanței de trimitere, pe de o parte, că despăgubirea prevăzută la articolul 283 din Codul asigurărilor private, în versiunea aplicabilă litigiului principal, nu este datorată decât în favoarea persoanelor transportate care nu cunoșteau faptul că, la momentul accidentului, se aflau la bordul unui vehicul care circula ilegal și, pe de altă aparte, că, potrivit jurisprudenței Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație, Italia), revine persoanei vătămate sarcina de a dovedi că nu avea cunoștință de faptul că vehiculul respectiv circula ilegal. În acest context, CT invocă lipsa de pertinență a hotărârii prin care s-a pronunțat achitarea lui AT.

13 AT susține că articolul 13 din Directiva 2009/103 este suficient de clar în sensul că ar impune ca sarcina probei să revină FGVS. În plus, aceasta solicită ca dispoziția națională care intră în conflict cu dreptul Uniunii să fie lăsată neaplicată.

14 Instanța de trimitere arată că Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație) și instanțele de fond interpretează reglementarea națională aplicabilă în litigiul principal în sensul că sarcina probei necunoașterii nelegalității proveniență vehiculului în cauză revine persoanei vătămate, în calitate de fapt constitutiv al cererii sale de despăgubire.

15 În această privință, Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație) ar fi statuat că faptul de a impune persoanei vătămate sarcina probei cu privire la buna sa credință intra în marja de apreciere de care dispune statul membru în cauză în cadrul punerii în aplicare a Directivei 2009/103. În plus, obiectivul urmărit de dreptul național ar rămâne identic cu cel urmărit de dreptul Uniunii, și anume de a nu permite despăgubirea unei persoane care ar fi avut cunoștință de faptul că vehiculul în cauză provenea dintr-un furt.

16 În consecință, instanța de trimitere consideră util să solicite Curții să se pronunțe cu privire la interpretarea articolului 13 din Directiva 2009/103. Astfel, acest articol 13 ar permite statelor membre să prevadă că organismul prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din această directivă va interveni pentru a despăgubi victima unui accident cauzat de un vehicul furat. Cu toate acestea, chiar dacă legiuitorul național a prevăzut intervenția acestui organism, nicio dispoziție din directiva menționată nu ar indica în mod expres că sarcina probei că persoana vătămată avea cunoștință de faptul că vehiculul în cauză circula în mod nelegal ar reveni organismului menționat. Astfel, articolul 13 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2009/103 s-ar referi numai la cazul specific al cererii îndreptate împotriva companiei de asigurări.

17 Totuși, potrivit acestei instanțe, coroborarea articolului 10 alineatul (2) al doilea paragraf din Directiva 2009/103 cu articolul 13 alineatul (2) din această directivă sugerează că revine organismului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din directiva menționată sarcina de a dovedi că vehiculul în cauză era furat.

18 De asemenea, principiul general potrivit căruia persoana vătămată are întotdeauna dreptul la despăgubiri (*vulneratus ante omnia reficiendus*), care ar sta la baza întregii reglementări a Uniunii privind asigurarea obligatorie auto și pe care Curtea și-ar fi întemeiat frecvent deciziile în materie, ar pleda de asemenea în favoarea unei interpretări în acest sens a articolului 13 din Directiva 2009/103. Astfel, în cazul în care *ratio legis* a acestui articol 13 ar fi aceea de a permite persoanei vătămate care nu este culpabilă să aibă acces la o despăgubire justă, aceasta ar putea cu greu să fie însărcinată cu obligația de a dovedi o împrejurare a cărei demonstrare este aproape imposibilă.

19 În plus, principiul efectivității dreptului Uniunii ar putea fi compromis dacă persoana care solicită despăgubiri pentru prejudiciul său ar fi obligată să facă dovada unei împrejurări de natură negativă sau chiar a cărei constatare este aproape imposibilă.

20 În sfârșit, potrivit instanței de trimitere, articolul 13 din Directiva 2009/103 nu a făcut încă obiectul unei interpretări de către Curte. Aceasta din urmă nu ar fi trebuit să se pronunțe decât cu privire la interpretarea care trebuie dată reglementării anterioare în materie, statuând astfel în mod recurent că dispozițiile legislative sau clauzele contractuale care au ca efect excluderea aplicabilității unei polițe de asigurare nu puteau fi invocate față de victimele unui accident decât „în cazul în care asigurătorul poate dovedi că persoanele care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna știau că vehiculul este furat”.

21 În aceste condiții, Tribunale ordinario di Lodi (Tribunalul Ordinar din Lodi) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 13 din Directiva [2009/103] trebuie interpretat în sensul că, în cazul unui accident rutier în care a fost implicată o persoană transportată la bordul unui vehicul furat, organismului responsabil cu despăgubirea, în sensul articolului 10 din [această directivă], îi revine obligația de a dovedi că persoana vătămată știa că autovehiculul a fost furat?

2) În cazul unui răspuns afirmativ, această dispoziție, astfel interpretată, se opune unei reglementări precum reglementarea italiană, interpretată și aplicată în sensul că sarcina probei revine persoanei transportate și vătămate?”

Cu privire la întrebările preliminare

22 Prin intermediul întrebărilor preliminare formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că, pe de o parte, revine organismului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din această directivă sarcina de a dovedi, pentru a se elibera de obligația sa de despăgubire, că, în cazul unui accident de circulație, persoana vătămată care s-a îmbarcat voluntar în vehiculul care a cauzat prejudiciul știa că era furat și, pe de altă parte, se opune unei jurisprudențe naționale care interpretează reglementarea națională în sensul că, într-o asemenea situație, revine acestei persoane sarcina de a dovedi că nu avea cunoștință de faptul că vehiculul respectiv fusese furat pentru a obține repararea prejudiciului său.

23 Articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 impune statelor membre să ia, în conformitate cu dispozițiile articolului 5 din această directivă, 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.

24 În această privință, în temeiul articolului 10 alineatul (1) din Directiva 2009/103, fiecare stat membru instituie sau autorizează un organism responsabil cu despăgubirea, cel puțin în limitele obligației de asigurare, a pagubelor materiale sau a vătămărilor corporale cauzate de un vehicul neidentificat sau de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 din această directivă.

25 Articolul 13 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 2009/103 prevede că, în cazul unor vehicule furate sau obținute prin violență, statele membre pot decide că organismul prevăzut la articolul 10 alineatul (1) „va interveni în locul asigurătorului, în condițiile definite la alineatul (1) [al acestui] articol [13]”.

26 Este necesar să se arate că reiese în mod expres din modul de redactare a articolului 13 alineatul (2) primul paragraf din Directiva 2009/103 că legiuitorul Uniunii a intenționat să aplice acestui organism condițiile și limitările aplicabile asigurătorilor în temeiul articolului 13 alineatul (1) din această directivă.

27 În speță, din decizia de trimitere reiese că Republica Italiană a optat pentru plata despăgubirii de către organismul prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din Directiva 2009/103 în cazul prejudiciilor cauzate de vehicule puse în circulație împotriva voinței proprietarului lor.

28 Or, atunci când un stat membru a optat pentru plata despăgubirii de către acest organism în cazul prejudiciilor cauzate de vehicule furate, acesta este obligat, în conformitate cu articolul 13 alineatul (2) din această directivă, printre altele, să respecte condițiile prevăzute la articolul 13 alineatul (1) din directiva menționată.

29 În această privință, în temeiul articolului 13 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 2009/103, o companie de asigurări care acoperă răspunderea civilă auto nu poate refuza despăgubirea terților victime ale unui accident cauzat de un vehicul asigurat prevalându-se de dispoziții legale sau de clauze contractuale conținute într-o poliță de asigurare care exclude de la acoperirea oferită de asigurarea de răspundere civilă auto pagubele cauzate terților victime ca urmare a utilizării sau a conducerii vehiculului asigurat de persoane care nu sunt autorizate să conducă acel vehicul, de

persoane care nu sunt titulare ale unui permis de conducere sau de persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv (Hotărârea din 19 septembrie 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punctul 33).

30 Prin derogare de la acest prim paragraf, articolul 13 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2009/103 prevede că anumite victime vor putea să nu fie despăgubite de compania de asigurări ținând seama de situația pe care ele însele au creat-o, și anume în cazurile în care vehiculul care a cauzat prejudiciul era utilizat sau condus de către persoane care nu erau autorizate în mod expres sau implicit și în care terții victime s-au îmbarcat voluntar în acest vehicul știind că el fusese furat (Hotărârea din 19 septembrie 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punctul 34).

31 În această privință, trebuie arătat că, din moment ce articolul 13 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2009/103 stabilește o derogare de la o normă generală, această dispoziție trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte (Ordonanța din 13 octombrie 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punctul 61 și jurisprudența citată).

32 Orice altă interpretare ar permite statelor membre să limiteze despăgubirea terților victime ale unui accident de circulație la anumite împrejurări, ceea ce Directiva 2009/103 urmărește tocmai să evite (Ordonanța din 13 octombrie 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punctul 62 și jurisprudența citată).

33 Având în vedere aceste considerații, Curtea a statuat că articolul 13 alineatul (1) primul paragraf din această directivă trebuie interpretat în sensul că o dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare, care exclude de la asigurare utilizarea sau conducerea de vehicule, nu poate fi opusă terților victime ale unui accident de circulație decât dacă asigurătorul poate dovedi că persoanele care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a cauzat prejudiciul știau că era furat (Ordonanța din 13 octombrie 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, punctul 63 și jurisprudența citată).

34 Rezultă că, având în vedere modul de redactare a articolului 13 alineatul (2) din Directiva 2009/103, atunci când un stat membru a optat pentru plata despăgubirii de către organismul prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din Directiva 2009/103 în cazul prejudiciilor cauzate de vehicule furate, revine acestuia sarcina de a face dovada că persoanele vătămate care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a cauzat prejudiciul știau că acest vehicul era furat pentru a putea opune acestor victime o dispoziție legală sau o clauză contractuală care este cuprinsă într-o poliță de asigurare, care exclude de la asigurare utilizarea sau conducerea vehiculelor în astfel de împrejurări.

35 Această constatare este confirmată atât de contextul în care se înscrie articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/103, cât și de obiectivele urmărite de această directivă, de care trebuie să se țină seama, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul interpretării acestei dispoziții (a se vedea prin analogie Hotărârea din 18 decembrie 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, punctul 37).

36 În ceea ce privește contextul în care se înscrie articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/103, concluzia potrivit căreia sarcina probei în cauză revine organismului menționat la articolul 10 alineatul (1) din această directivă este de asemenea conformă cu articolul 10 alineatul (2) al doilea paragraf din directiva menționată, potrivit căruia revine acestui organism, pentru a exclude intervenția sa, sarcina de a dovedi că persoanele vătămate care au intrat de bunăvoie în

vehiculul care a cauzat prejudiciul știau că acest vehicul nu este asigurat. Astfel, într-o asemenea situație, sarcina de a dovedi cunoașterea faptului că vehiculul respectiv nu era asigurat revine de asemenea organismului menționat, iar nu victimei accidentului de circulație.

37 În ceea ce privește obiectivele urmărite de Directiva 2009/103, trebuie amintit că, după cum enunță considerentul (1) al Directivei 2009/103, aceasta a codificat Directiva 72/166, A doua directivă 84/5, A treia directivă 90/232, Directiva 2000/26 și Directiva 2005/14. Aceste directive au precizat progresiv obligațiile statelor membre în materie de asigurare obligatorie. Ele urmăreau, pe de o parte, să asigure libera circulație atât a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii Europene, cât și a persoanelor aflate la bordul acestora și, pe de altă parte, să garanteze că victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule beneficiază de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care are loc accidentul (Hotărârea din 19 septembrie 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punctul 29 și jurisprudența citată).

38 În plus, din considerentele (2) și (20) ale Directivei 2009/103 rezultă că aceasta urmărește în esență aceleași obiective precum cele ale directivelor amintite (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 septembrie 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punctul 30 și jurisprudența citată).

39 Din evoluția reglementării Uniunii în materie de asigurare obligatorie reiese că obiectivul de protecție a victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule a fost urmărit și consolidat în mod constant de legiuitorul Uniunii (Hotărârea din 19 septembrie 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, punctul 31 și jurisprudența citată).

40 Astfel, având în vedere obiectivul de protecție a victimelor accidentelor de circulație cauzate de autovehicule, urmărit de Directiva 2009/103, nu se poate impune victimei unui accident de circulație să dovedească faptul că nu avea cunoștință de faptul că vehiculul în care s-a îmbarcat fusese furat în măsura în care o asemenea sarcină a probei ar fi contrară acestui obiectiv.

41 Prin urmare, având în vedere elementele de care dispune Curtea, o jurisprudență națională potrivit căreia revine victimei acestui accident sarcina probei necunoașterii nelegalității provenienței vehiculului care a cauzat accidentul de circulație, în calitate de fapt constitutiv al cererii sale de despăgubire, nu pare, sub rezerva verificărilor a căror efectuare va reveni instanței de trimitere, să fie conformă cu cerințele care decurg din articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/103.

42 Pentru a oferi un răspuns util instanței de trimitere, trebuie să se aducă precizări cu privire la obligațiile care revin instanței naționale în ipoteza în care jurisprudența națională nu ar fi conformă cu articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/103.

43 Trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, instanțele naționale sunt obligate ca, la aplicarea dreptului intern, să îl interpreteze, în cea mai mare măsură posibilă, în lumina textului și a finalității directivei în cauză pentru a atinge rezultatul urmărit de aceasta și, prin urmare, să se conformeze articolului 288 al treilea paragraf TFUE. Această obligație de interpretare conformă a dreptului național este, astfel, inerentă sistemului Tratatului FUE, întrucât aceasta permite instanțelor naționale să asigure, în cadrul competențelor lor, deplina eficacitate a dreptului Uniunii atunci când judecă litigiile cu care sunt sesizate (Hotărârea din 5 martie 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punctul 41 și jurisprudența citată).

44 În plus, Curtea a statuat în numeroase rânduri că principiul interpretării conforme impune ca instanțele naționale să facă tot ce ține de competența lor, luând în considerare ansamblul dreptului intern și aplicând metode de interpretare recunoscute de acesta pentru a garanta efectivitatea deplină a directivei în discuție și pentru a identifica o soluție conformă cu finalitatea urmărită de aceasta (Hotărârea din 5 martie 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punctul 42).

45 În acest context, Curtea a statuat că obligația de interpretare conformă impune instanțelor naționale, inclusiv celor care statuează în ultimă instanță, să modifice, dacă este cazul, o jurisprudență națională consacrată dacă aceasta se întemeiază pe o interpretare a dreptului intern incompatibilă cu obiectivele unei directive. Prin urmare, o instanță națională nu poate printre altele să considere în mod valabil că se găsește în imposibilitatea de a interpreta o dispoziție națională în conformitate cu dreptul Uniunii pentru simplul motiv că această dispoziție a fost interpretată constant într-un sens care nu este compatibil cu dreptul menționat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 martie 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punctele 43 și 44).

46 Astfel, va reveni instanței de trimitere sarcina de a asigura efectul deplin al Directivei 2009/103 lăsând neaplicată dacă este necesar, din oficiu, interpretarea reținută de instanțele italiene în măsura în care această interpretare nu este compatibilă cu dreptul Uniunii (a se vedea prin analogie Hotărârea din 5 martie 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punctul 44 și jurisprudența citată).

47 Această obligație de interpretare conformă este limitată însă de principiile generale de drept, în special de cel al securității juridice, în sensul că nu poate fi utilizată ca temei pentru o interpretare *contra legem* a dispozițiilor de drept național (Hotărârea din 5 martie 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, punctul 45).

48 În această privință, deși nu este de competența Curții să se pronunțe cu privire la interpretarea dreptului italian, trebuie totuși să se arate că se pare că, potrivit jurisprudenței naționale avute în vedere în decizia de trimitere, norma națională în temeiul căreia sarcina probei în discuție ar reveni persoanei vătămate nu este exprimată în mod clar la articolul 283 din Decretul legislativ nr. 209. Or, dacă aceasta este efectiv situația, o interpretare conformă cu Directiva 2009/103 nu poate fi considerată *contra legem*.

49 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 13 alineatul (2) din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că, pe de o parte, revine organismului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din această directivă sarcina de a dovedi, pentru a se elibera de obligația sa de despăgubire, că, în cazul unui accident de circulație, persoana vătămată care s-a îmbarcat voluntar în vehiculul care a cauzat prejudiciul știa că era furat și, pe de altă parte, se opune unei jurisprudențe naționale care interpretează reglementarea națională în sensul că, într-o asemenea situație, revine acestei persoane sarcina de a dovedi că nu avea cunoștință de faptul că vehiculul respectiv fusese furat pentru a obține repararea prejudiciului său.

Cu privire la cheltuielile de judecată

50 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a noua) declară:

Articolul 13 alineatul (2) 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,

pe de o parte, revine organismului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) din această directivă sarcina de a dovedi, pentru a se elibera de obligația sa de despăgubire, că, în cazul unui accident de circulație, persoana vătămată care s-a îmbarcat voluntar în vehiculul care a cauzat prejudiciul știa că era furat și, pe de altă parte, se opune unei jurisprudențe naționale care interpretează reglementarea națională în sensul că, într-o asemenea situație, revine acestei persoane sarcina de a dovedi că nu avea cunoștință de faptul că vehiculul respectiv fusese furat pentru a obține repararea prejudiciului său.

Semnături