HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

7 septembrie 2017*

„Trimitere preliminară – Asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule – Directiva 72/166/CEE – Directiva 84/5/CEE – Directiva 90/232/CEE – Conducător auto care poartă răspunderea pentru accidentul care a cauzat decesul soțului său, pasager al vehiculului – Legislație națională care exclude despăgubirea pentru prejudiciul material suferit de conducătorul auto care poartă răspunderea pentru accident”

În cauza C-506/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunal da Relação do Porto (Curtea de Apel din Porto, Portugalia), prin decizia din 7 iulie 2016, primită de Curte la 26 septembrie 2016, în procedura

José Joaquim Neto de Sousa

împotriva

Estado português,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, și domnii A. Arabadjiev (raportor) și S. Rodin, judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Estado português, de M. E. Duarte Rodrigues;

– pentru guvernul portughez, de L. Inez Fernandes, de M. Figueiredo și de S. Jaulino, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de P. Costa de Oliveira și de K.-P. Wojcik, în calitate de agenți,

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

pronunță prezenta

* Limba de procedură: portugheza.

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea celei de A doua directive 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), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 (JO 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212) (denumită în continuare „A doua directivă”), și a celei de A treia directive 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 directivă”).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul José Joaquim Neto de Sousa, pe de o parte, și Estado português (Statul portughez), pe de altă parte, în legătură cu o pretinsă încălcare a dreptului Uniunii, care ar fi imputabilă Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție, Portugalia).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 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) a abrogat 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, denumită în continuare „Prima directivă”), precum și A doua și A treia directivă. Cu toate acestea, având în vedere data faptelor aferente cauzei principale, este necesar să fie luate în considerare directivele abrogate.

4 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă:

„[…] fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor [a se citi «care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor»] să fie acoperită prin asigurare. Aceste măsuri stabilesc aria răspunderii civile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării.”

5 Articolul 1 alineatul (1) din A doua directivă prevedea:

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

6 Articolul 3 din directiva menționată avea următorul cuprins:

„Membrii familiei asiguratului, conducătorului auto sau oricărei alte persoane a cărei răspundere civilă este angajată într-un accident și acoperită de asigurarea prevăzută la articolul 1 alineatul (1) nu sunt excluși, datorită acestei legături de rudenie, de la beneficiul asigurării pentru vătămările lor corporale.”

7 Articolul 1 din A treia directivă prevedea:

„[…] [A]sigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul.

[…]”

Dreptul portughez

8 Potrivit articolului 7 alineatul 1 din Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Decretul-lege nr. 522/85 privind asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie) din 31 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat prin Decreto-Lei nº 130/94 (Decretul-lege nr. 130/94) din 19 mai 1994 (denumit în continuare „Decretul-lege nr. 522/85”), prejudiciile rezultate din vătămări corporale suferite de conducătorul vehiculului asigurat sunt excluse de la acoperirea oferită de asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (denumită în continuare „asigurarea obligatorie”).

9 Din articolul 7 alineatul 3 din Decretul-lege nr. 522/85 rezultă că, în caz de deces, în urma unui accident, în special al soțului conducătorului vehiculului și titular al poliței de asigurare, este exclusă orice despăgubire a persoanei care poartă răspunderea din culpă pentru accident pentru pagubele nemateriale.

10 În temeiul articolului 483 din Codul civil, cel care, din culpă, aduce atingere în mod nelegal dreptului altuia este obligat să despăgubească persoana vătămată pentru pagubele care rezultă din aceasta.

11 Articolul 495 alineatul 3 din acest cod prevede că, în caz de deces sau de vătămare corporală, persoanele care puteau solicita întreținere de la persoana vătămată sau cărora aceasta din urmă le acorda întreținere în executarea unei obligații naturale au drept la o despăgubire.

Litigiul principal și întrebarea preliminară

12 La 3 decembrie 2005, la Paredes (Portugalia), s-a produs un accident între vehiculul pe care îl conducea domnul Neto de Sousa, asigurat la compania de asigurări Zurich, și un alt vehicul. Domnul Neto de Sousa, care pierduse controlul vehiculului său, a fost declarat răspunzător pentru acest accident. În vehiculul respectiv se afla, ca pasageră, doamna da Rocha Carvalho, soția domnului Neto de Sousa, care a decedat în urma accidentului menționat.

13 Domnul Neto de Sousa a chemat în judecată Zurich în fața Tribunal Judicial de Paredes (Tribunalul de Arondisment din Paredes, Portugalia), solicitând obligarea acestei companii de asigurări la plata sumei de 335 700 de euro, majorată cu dobânzi, cu titlu de reparare a prejudiciului material și corporal care rezultă din accidentul din 3 decembrie 2005. În special, el a susținut în acest sens că articolul 7 alineatul 3 din Decretul-lege nr. 522/85 nu excludea despăgubirea persoanei care poartă răspunderea din culpă pentru accident.

14 Tribunal Judicial de Paredes (Tribunalul de Arondisment din Paredes) a respins cererea domnului Neto de Sousa în măsura în care aceasta urmărea repararea prejudiciului material pentru motivul că această instanță nu era în măsură să stabilească nici care erau veniturile, cheltuielile și sarcinile domnului Neto de Sousa, nici în ce măsură defuncta contribuia sau urma să contribuie la veniturile cuplului. Instanța menționată a respins de asemenea această cerere în ceea ce privește repararea prejudiciului nematerial pentru motivul că repararea acestui prejudiciu era exclusă în temeiul articolului 7 alineatul 3 din Decretul-lege nr. 522/85.

15 Domnul Neto de Sousa a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Tribunal da Relação do Porto (Curtea de Apel din Porto, Portugalia) numai în ceea ce privește repararea prejudiciului material. Această instanță a respins apelul considerând în esență că domnul Neto de Sousa nu avea dreptul la nicio despăgubire, în măsura în care el era conducătorul auto care purta răspunderea pentru accidentul în care soția sa, ca pasageră a vehiculului pe care acesta îl conducea, și-a pierdut viața.

16 Domnul Neto de Sousa a sesizat Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) reiterând argumentația sa potrivit căreia Decretul-lege nr. 522/85 nu excludea repararea prejudiciului material suferit de conducătorul auto culpabil din cauza decesului soțului său ca urmare a accidentului și arătând că, prin faptul că i-a refuzat dreptul de a fi despăgubit pentru prejudiciul material care rezultă din decesul soției sale, pasageră în vehiculul implicat în accident, Tribunal da Relação do Porto (Curtea de Apel din Porto) a încălcat articolul 7 alineatul 3 din acest decret-lege. Domnul Neto de Sousa a solicitat de asemenea acestei instanțe să adreseze Curții, în temeiul articolului 267 TFUE, o întrebare preliminară privind aspectul dacă dispozițiile celei de A doua și ale celei de A trei directive se opun reparării unui astfel de prejudiciu.

17 Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) a respins recursul. Aceasta a considerat în esență că dreptul la despăgubire al domnului Neto de Sousa era reglementat atât de articolul 495 alineatul 3 din Codul civil, cât și de articolul 483 din acest cod, că acest drept se naștea „în sfera juridică" a celui care invocă despăgubirea, iar nu în cea a defunctului și că, prin comportamentul său culpabil, domnul Neto de Sousa a adus atingere unuia dintre propriile drepturi. Instanța respectivă a apreciat că, în conformitate cu adagiul *sibi imputet*, dreptul prevăzut la articolul 495 alineatul 3 din Codul civil nu era conferit celui care poartă singur răspunderea pentru accidentul în urma căruia soția sa, pasageră a vehiculului pe care îl conducea, a decedat și că, în consecință, nu trebuia să i se acorde despăgubiri domnului Neto de Sousa.

18 În ceea ce privește cererea de decizie preliminară, Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) a considerat în esență că A doua și A treia directivă stabilesc sistemul de asigurare obligatorie lăsând în același timp dreptului național sarcina de a reglementa răspunderea civilă și că, chiar dacă, în ceea ce privește pasagerii, acest sistem aduce într-o anumită măsură atingere dreptului național, normele Decretului-lege nr. 522/85 nu au ca efect să îndepărteze aplicarea regimului național de răspundere civilă, astfel cum este prevăzut la articolul 495 alineatul 3 din Codul civil.

19 Domnul Neto de Sousa a sesizat Tribunal da Comarca do Porto Este (Penafiel) [Tribunalul de Arondisment Judiciar din Porto Este (Penafiel), Portugalia] cu o acțiune ordinară declaratorie împotriva Statului portughez prin care se solicită obligarea acestuia să îi plătească suma de 245 700 de euro, majorată cu dobânzi, în temeiul prejudiciului pe care l-a suferit ca urmare a erorii judiciare pe care ar fi săvârșit-o Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) prin respingerea recursului său.

20 Întrucât Tribunal da Comarca do Porto Este, Penafiel [Tribunalul de Arondisment Judiciar din Porto Este (Penafiel)] a respins acțiunea domnului Neto de Sousa, acesta a declarat apel la Tribunal da Relação do Porto (Curtea de Apel din Porto) susținând în special că Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) a dat o interpretare eronată articolului 3 din A doua directivă, precum și articolului 1 din A treia directivă, care ar garanta altor pasageri ai unui autovehicul decât conducătorul auto repararea vătămărilor corporale pe care le-au suferit ca urmare a unui accident de circulație, și nu și-a îndeplinit obligația care rezultă din articolul 267 TFUE. Domnul Neto de Sousa a solicitat de asemenea Tribunal da Relação do Porto (Curtea de Apel din Porto) să adreseze Curții, în temeiul articolului 267 TFUE, întrebarea vizată la punctul 16 din prezenta hotărâre.

21 Instanța de trimitere arată că Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) nu s-a pronunțat cu privire la aspectul dacă pasagera decedată trebuia sau nu trebuia să fie despăgubită, ci cu privire la acela dacă domnul Neto de Sousa are sau nu are dreptul de a fi despăgubit ținând seama de faptul că este persoana care poartă răspunderea pentru accident. Instanța de trimitere consideră că, pentru a stabili dacă Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) putea să se abțină să adreseze Curții o întrebare preliminară, trebuie verificat în prealabil dacă dispozițiile dreptului Uniunii invocate în fața sa erau clare și lipsite de ambiguitate.

22 În aceste condiții, Tribunal da Relação do Porto (Curtea de Apel din Porto) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Dispozițiile [celei de A doua și ale celei de A treia directive] se opun ca legislația națională să prevadă despăgubirea pentru prejudicii materiale a conducătorului auto culpabil, în caz de deces al soțului care era pasager al vehiculului, conform dispozițiilor articolului 7 alineatul 3 din [Decretul-lege nr. 522/85]?”

Cu privire la întrebarea preliminară

23 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul procedurii de cooperare între instanțele naționale și Curte instituite la articolul 267 TFUE, este de competența acesteia din urmă să ofere instanței naționale un răspuns util, care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată. Din această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate. În plus, Curtea poate fi pusă în situația de a lua în considerare norme de drept al Uniunii la care instanța națională nu a făcut referire în enunțul întrebării sale (Hotărârea din 1 februarie 2017, Município de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, punctul 20 și jurisprudența citată).

24 În speță, din decizia de trimitere rezultă că, în hotărârea prin care ar fi încălcat dispozițiile celei de A doua și ale celei de A treia directive, Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) a considerat că dreptul portughez aplicabil, în special articolul 483 și articolul 495 alineatul 3 din Codul civil, nu permite domnului Neto de Sousa să obțină despăgubirea pe care o pretinde.

25 În aceste condiții, întrebarea adresată trebuie înțeleasă ca urmărind să se stabilească dacă reglementarea Uniunii în materie de asigurare obligatorie trebuie interpretată în sensul că se opune unei legislații naționale care exclude dreptul conducătorului unui autovehicul, care poartă răspunderea din culpă pentru un accident de circulație în urma căruia soțul său, pasager al acestui vehicul, a decedat, de a fi despăgubit pentru prejudiciul material pe care l-a suferit din cauza acestui deces.

26 În această privință, trebuie amintit că din preambulul Primei și al celei de A doua directive reiese că acestea urmăresc, pe de o parte, să asigure libera circulație atât a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor aflate la bordul acestora și, pe de altă parte, să garanteze că victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule vor beneficia de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul (Hotărârea din 9 iunie 2011, Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, EU:C:2011:371, punctul 23, și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 26).

27 Prima directivă, astfel cum a fost completată prin A doua directivă și prin A treia directivă, impune statelor membre să garanteze că răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită de o asigurare și indică, printre altele, categoriile de daune și terții victime care trebuie să beneficieze de această asigurare (Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 27 și jurisprudența citată).

28 Trebuie să se amintească totuși că obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă a pagubelor produse de autovehicule terților este distinctă de întinderea despăgubirii acestor pagube în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Astfel, în timp ce prima este definită și garantată de reglementarea Uniunii, cea de a doua este guvernată în esență de dreptul național (Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, EU:C:2011:158, punctul 31, și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 28).

29 În această privință, Curtea s-a pronunțat deja în sensul că din obiectul Primei, al celei de A doua și al celei de A treia directive, precum și din modul de redactare a acestora rezultă că acestea nu urmăresc să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, acestea din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor (Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 29 și jurisprudența citată).

30 În aceste condiții, statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehicule aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile celor trei directive menționate anterior (Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 30 și jurisprudența citată).

31 În plus, acestea trebuie să își exercite competențele cu respectarea dreptului Uniunii, iar dispozițiile naționale care reglementează despăgubirea pentru accidentele care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 31).

32 Curtea s-a pronunțat deja în sensul că aceste directive ar fi lipsite de un astfel de efect dacă, în temeiul contribuției victimei la producerea prejudiciului, o reglementare națională, definită pe baza unor criterii generale și abstracte, fie ar refuza victimei dreptul de a fi despăgubită prin asigurarea obligatorie, fie ar limita un asemenea drept în mod disproporționat (Hotărârea din 9 iunie 2011, Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, EU:C:2011:371, punctul 29, și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 32).

33 Cu toate acestea, în cauza principală, trebuie arătat că dreptul la despăgubire al domnului Neto de Sousa nu este afectat din cauza unei limitări a acoperirii răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule prin dispoziții în materie de asigurare, ci a regimului național de răspundere civilă aplicabil.

34 Astfel, legislația națională în discuție în litigiul principal, astfel cum a fost interpretată de Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție), are ca efect excluderea conducătorului unui autovehicul, în calitate de persoană care poartă răspunderea pentru un accident de circulație, de la dreptul de a fi despăgubit pentru prejudiciul propriu pe care l-a suferit ca urmare a acestui accident.

35 Această legislație nu este, așadar, de natură să limiteze acoperirea asigurării de răspundere civilă pentru pagubele cauzate terților care ar fi stabilită în sarcina asiguratului (a se vedea prin analogie Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 35).

36 În aceste condiții, trebuie constatat că legislația națională în discuție în litigiul principal nu afectează garanția, prevăzută de dreptul Uniunii, ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehicule, determinată potrivit dreptului național aplicabil, să fie acoperită printr-o asigurare conformă cu Prima, cu A doua și cu A treia directivă (a se vedea prin analogie Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 38).

37 Această considerație nu este repusă în discuție de faptul că prejudiciul material suferit de domnul Neto de Sousa decurge din decesul soției sale, pasageră a vehiculului pe care îl conducea atunci când a cauzat accidentul. Astfel, informațiile furnizate de instanța de trimitere par să indice că cauza principală nu privește dreptul la despăgubire pentru prejudiciul suferit de o victimă care are calitatea de pasager al unui vehicul implicat într-un accident, ci a celui suferit de conducătorul auto care poartă răspunderea pentru acest accident.

38 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la întrebarea adresată că Prima, A doua și A treia directivă trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei legislații naționale care exclude dreptul conducătorului unui autovehicul, care poartă răspunderea din culpă pentru un accident de circulație în urma căruia soțul său, pasager al acestui vehicul, a decedat, de a fi despăgubit pentru prejudiciul material pe care l-a suferit din cauza acestui deces.

Cu privire la cheltuielile de judecată

39 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 șasea) declară:

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, 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, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005, și A treia directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei legislații naționale care exclude dreptul conducătorului unui autovehicul, care poartă răspunderea din culpă pentru un accident de circulație în urma căruia soțul său, pasager al acestui vehicul, a decedat, de a fi despăgubit pentru prejudiciul material pe care l-a suferit din cauza acestui deces.

Semnături