CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL PAOLO MENGOZZI prezentate la 6 septembrie 2011 [1]

1. În Regatul Unit, spre deosebire de majoritatea statelor membre ale Uniunii, practica uzuală este ca polița de asigurare pentru vehicule, deși indică datele vehiculului asigurat, să fie în realitate și în esență o poliță *personală*, care acoperă daunele cauzate de titularul poliței și de eventuale alte persoane care au fost autorizate în mod explicit în această poliță să conducă vehiculul. În cazul unui accident cauzat de un conducător auto neautorizat, asigurătorul trebuie să despăgubească victimele, după cum o impune dreptul Uniunii, dar poate mai apoi să formuleze acțiune în regres împotriva asiguratului care a permis persoanei neautorizate să conducă.

2. Prezenta cauză își are originile în acest sistem special de asigurări. Mai precis, ceea ce caracterizează cele două întrebări preliminare formulate de instanța de trimitere este coexistența, pentru același subiect, a calității de victimă și a calității de asigurat care a permis conducerea vehiculului de către o persoană neautorizată care a provocat un accident. Ca victimă, acesta are, în general, dreptul la despăgubire. Ca asigurat care a permis conducerea vehiculului unei persoane care nu putea să o facă, acesta poate, în conformitate cu legislația națională, să fie obligat să ramburseze asigurătorului suma plătită victimelor. Concret, acest fapt înseamnă că el nu primește nicio sumă de la asigurător, întrucât suma pe care ar trebui să o obțină în calitate de victimă se compensează cu cea pe care ar trebui să o ramburseze asigurătorului în calitate de asigurat „neglijent". Instanța de trimitere solicită Curții să se pronunțe asupra conformității acestei situații cu dreptul Uniunii.

I — Cadrul normativ

A — *Dreptul Uniunii*

3. Întrebările preliminare adresate Curții sunt formulate cu referire la Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de

1 — Limba originală: italiana.

răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (denumită în continuare „directiva”) [2]. Această directivă nu era încă în vigoare atunci când s-au petrecut faptele asupra cărora trebuie să se pronunțe instanța de trimitere. Cu toate acestea, este vorba despre o directivă de consolidare, care a reformulat într-un text unic materia reglementată de cele patru directive anterioare [3] fără a modifica esența acestora. Din motive practice, vom face și noi trimitere la textul consolidat, indicând de fiecare dată dispozițiile corespunzătoare din normele anterioare.

4. Considerentele (3) [4], (14) [5] și (15) [6] ale directivei prevăd:

„(3) Fiecare stat membru ar trebui să adopte toate măsurile utile pentru ca răspunderea civilă pentru pagube produse de vehicule care staționează în mod obișnuit pe teritoriul său să fie acoperită printr-o asigurare. Pagubele acoperite astfel, precum și modurile de încheiere a acestei asigurări sunt stabilite în cadrul acestor măsuri.

(14) Sunt necesare dispoziții care să prevadă că un organism va garanta că victima nu rămâne nedespăgubită în cazul în care vehiculul care a provocat accidentul nu este asigurat sau nu este identificat. […]

(15) Este în interesul victimelor ca efectele anumitor clauze de excludere să fie limitate la relațiile între asigurător și persoana care poartă răspunderea pentru accident. În cazul vehiculelor furate sau

2 — JO L 263, p. 11.

3 — Este vorba despre Prima directivă 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 L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10), de 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 L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104), de 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 (JO L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240) și de 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 (a patra directivă privind asigurarea auto) (JO L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 3).

4 — Corespunzător celui de al doilea considerent al Celei de a doua directive 84/5/CEE.

5 — Identic, în ceea ce privește partea relevantă, cu al șaselea considerent al Celei de a doua directive 84/5/CEE.

6 — Practic identic cu al șaptelea considerent al Celei de a doua directive 84/5/CEE.

obținute prin violență, statele membre pot prevedea, cu toate acestea, că organismul sus-menționat va interveni pentru a despăgubi victima."

5. Articolul 3 din Directiva 2009/103/CE prevede obligația generală de asigurare a vehiculelor pentru răspundere civilă, atât pentru prejudicii materiale, cât și pentru vătămări corporale.

6. Articolul 12 alineatul (1)[7] din Directiva 2009/103/CE prevede:

„Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf de la articolul 13 alineatul (1), asigurarea menționată la articolul 3 acoperă răspunderea ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto."

7. Același articol 12, la al doilea paragraf al alineatului (3)[8], prevede că „[p]rezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii".

8. Articolul 13 alineatul (1) din directiva respectivă[9] prevede:

„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 pretențiilor 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;

[…]

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.

[…]"

9. Articolul 10[10] din Directiva 2009/103/CE face referire la situațiile în care prejudiciul a fost cauzat de un vehicul neidentificat sau de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare. În aceste cazuri, directiva prevede că statele membre instituie sau autorizează un organism responsabil cu despăgubirea victimelor accidentului. La al

7 — Corespunzător articolului 1 alineatul (1) din A treia directivă 90/232/CEE.

8 — Corespunzător articolului 1a al doilea paragraf din A treia directivă 90/232/CEE.

9 — Corespunzător, în ceea ce privește partea citată, articolului 2 alineatul (1) din A doua directivă 84/5/CEE.

10 — Corespunzător articolului 1 alineatele (4)-(7) din A doua directivă 84/5/CEE.

doilea paragraf al alineatului (2) al aceluiași articol sunt prevăzute următoarele:

„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."

B — *Dreptul național*

10. Legislația internă relevantă în prezenta cauză este reprezentată de Road Traffic Act 1988 (denumit în continuare „RTA"). În special, articolul 151 alineatul 8 prevede că, în cazul în care un asigurător este obligat să plătească o sumă în temeiul răspunderii care îi incumbă unei persoane care nu este asigurată printr-o poliță de asigurare, acesta are dreptul de a recupera suma respectivă de la persoana asigurată prin polița de asigurare, care a cauzat sau a permis utilizarea vehiculului care a produs prejudiciul.

II — Situația de fapt și întrebările preliminare

11. Procedura pendinte în fața instanței de trimitere se naște din conexarea recursurilor formulate în două cauze separate, asupra cărora s-au pronunțat în primă instanță doi judecători diferiți, cu rezultate opuse.

12. Cele două evenimente sunt parțial diferite, însă au în comun elementele esențiale din punct de vedere juridic. În ambele cazuri, persoana asigurată a permis conducerea vehiculului – o motocicletă într-un caz, un automobil în celălalt caz – de către o persoană care nu a fost indicată în contractul de asigurare ca fiind autorizată să conducă și, în plus, care nu deținea o asigurare proprie. În ambele cazuri s-a produs un accident în care persoana asigurată, care era pasager, a suferit vătămări corporale.

13. Societățile de asigurare vizate au refuzat în ambele cazuri să plătească celor două victime despăgubirea, pe baza posibilității, admise de articolul 151 alineatul 8 din RTA, de a recupera de la asigurat sumele plătite pentru prejudicii produse de o persoană care nu este asigurată printr-o poliță de asigurare, căreia asiguratul i-a permis utilizarea vehiculului. În opinia societăților de asigurare, în cazuri similare celor asupra cărora trebuie să se pronunțe instanța de trimitere, obligația de despăgubire a victimelor și posibilitatea de a recupera sumele de la asigurat se anulează reciproc, întrucât victima și persoana căreia i se poate cere rambursarea coincid.

14. În această situație, instanța de trimitere, identificând o posibilă problemă de compatibilitate cu dreptul Uniunii, a suspendat procedura și a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 12 alineatul (1) și articolul 13 alineatul (1) din [D]irectiva [2009/103/CE] trebuie interpretate în sensul că se opun unor dispoziții naționale al căror efect, potrivit dreptului național relevant, este să excludă de la beneficiul asigurării o victimă a unui accident rutier dacă:

a) acest accident a fost provocat de un șofer neasigurat; și

b) acest șofer neasigurat fusese autorizat de victimă să conducă vehiculul în cauză; și

c) această victimă era pasager în vehiculul la momentul producerii accidentului; și

d) această victimă era asigurată pentru a conduce vehiculul în cauză?

În special:

(i) o astfel de dispoziție națională este o dispoziție care «exclude de la asigurare» în înțelesul articolului 13 alineatul (1) din Directiva [2009/103/CE]?

(ii) în împrejurări similare celor din prezenta cauză, permisiunea acordată [de asigurat] [11] persoanei neasigurate reprezintă «autorizare explicită sau implicită» în înțelesul articolului 13 alineatul (1) litera (a) din Directiva [2009/103/CE];

(iii) răspunsul la această întrebare este influențat de faptul că, în conformitate cu articolul 10 din Directiva [2009/103/CE], organismele naționale responsabile să asigure despăgubirea în cazul prejudiciilor cauzate de vehicule neidentificate sau neasigurate pot exclude plata unei despăgubiri în ceea ce privește persoanele care au intrat de bunăvoie în vehiculul care a cauzat prejudiciul, atunci când organismul

11 — În întrebare se face referire la «asigurător». Totuși, se pare că este vorba despre o greșeală de tipar.

poate dovedi că acestea știau că vehiculul nu este asigurat?

2) Răspunsul la prima întrebare depinde de aspectul dacă permisiunea în cauză (a) s-a bazat pe cunoașterea reală a faptului că respectivul conducător auto era neasigurat sau (b) s-a bazat pe o presupunere că acel conducător auto era asigurat sau (c) a fost acordată de persoana asigurată care nu și-a pus problema dacă respectivul conducător auto este sau nu este asigurat?"

III — Cu privire la prima întrebare preliminară

A — *Observații preliminare*

15. Trebuie evidențiat faptul că în prezenta cauză nu se pune în discuție existența unei răspunderi civile pentru daunele provocate victimelor. După cum s-a văzut din examinarea normelor aplicabile, dreptul Uniunii nu aduce atingere normelor naționale ale statelor membre cu privire la răspunderea civilă și la determinarea daunelor.

16. În general, analiza consecințelor juridice ale fiecărui fapt cauzator de prejudicii legat de circulația autovehiculelor trebuie efectuată în două faze. În prima fază trebuie verificată existența răspunderii civile. Dacă răspunderea civilă există, este necesară trecerea la cea de a doua fază a analizei, care se referă la intervenția societăților de asigurare. Doar de această a doua fază, ca principiu și fără a aduce atingere obligației de a garanta efectul util al directivei, se ocupă dreptul Uniunii [12]. De altfel, nu putem să nu observăm că distincția dintre cele două faze poate de fapt să prezinte unele dificultăți și nu este exclus ca în viitor Curtea să trebuiască să ofere clarificări suplimentare în această privință.

17. Întrebările adresate de instanța de trimitere în prezenta cauză, după cum o demonstrează formularea lor, se referă tocmai la cea de a doua fază indicată anterior. Problema care trebuie rezolvată nu se referă la existența răspunderii civile, ci la existența și la limitele unei obligații de plată a sumelor datorate

12 — A se vedea, pentru două cazuri recente în care Curtea a trasat distincția, nu întotdeauna ușoară, dintre normele Uniunii cu privire la acoperirea asigurării și cele naționale cu privire la răspunderea civilă, Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09 (Rep., p. I-1821), și Hotărârea din 9 iunie 2011, Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09 (Rep., p. I-4955).

cu titlu de despăgubire de către asigurători. Prin urmare, nu există dubii cu privire la faptul că răspunsul la întrebări trebuie căutat în interpretarea normelor directivei, în al cărei domeniu de aplicare se încadrează cauza supusă examinării.

B — *Cu privire la întrebarea preliminară*

18. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită Curții, în esență, să se pronunțe cu privire la compatibilitatea cu dreptul Uniunii a normelor naționale care permit unei societăți de asigurare să nu plătească niciun fel de despăgubire victimei dacă sunt îndeplinite toate cele trei condiții prezentate în continuare: a) accidentul a fost produs de un vehicul condus de o persoană neacoperită de asigurare; b) victima este asiguratul; c) asiguratul a permis persoanei neasigurate să conducă vehiculul.

19. Societățile de asigurare vizate prezintă situația, cum se observă imediat, în termeni diferiți față de instanța de trimitere. Într-adevăr, acestea insistă asupra faptului că în cazul în speță nu ne aflăm în fața unui refuz de a plăti sau de a recunoaște acoperirea asigurării: pur și simplu, legea națională autorizează asigurătorii, în circumstanțele specifice din speță, să recupereze de la asigurat suma plătită victimelor accidentului. Întrucât în speță victima și asiguratul sunt una și aceeași persoană, neplata este, în opinia asigurătorilor, doar consecința unei compensări instantanee între suma pe care o datorează victimei și cea care poate fi recuperată de la asiguratul „neglijent” [13].

20. În opinia instanței de trimitere, în mod contrar, o astfel de distincție este artificială, iar legislația națională trebuie interpretată în sensul că are drept consecință – pur și simplu – neplata de către asigurători a unei despăgubiri victimei accidentului.

21. Fără a aduce atingere faptului că sarcina interpretării legislației naționale revine instanței de trimitere, suntem convinși că, în speță, răspunsul care trebuie dat la întrebări nu se schimbă în mod semnificativ prin adoptarea uneia sau alteia dintre cele două abordări descrise anterior. În orice caz, dreptul Uniunii se opune, în situații precum cele supuse atenției instanței de trimitere, posibilității ca asigurătorul să refuze victimei unui accident orice fel de despăgubire pentru

13 — Observăm pe scurt că, prin această reconstituire a evenimentului, asigurătorii admit implicit că aici nu se pune problema răspunderii civile, ci doar problema acoperirii asigurării. Dacă nu ar exista răspunderea civilă, asigurătorii ar putea pur și simplu să refuze plata bazându-se pe această circumstanță.

daunele suferite. În continuare, vom încerca să explicăm motivele.

22. După cum am amintit mai sus, legislația Uniunii Europene în materie de răspundere civilă auto nu are scopul de a armoniza normele cu privire la răspunderea civilă din statele membre. Aceasta are un obiectiv mai restrâns, dar dublu, din moment ce dorește garantarea, pe de o parte, a liberei circulații a vehiculelor și a pasagerilor acestora și, pe de altă parte, un tratament comparabil pentru victimele accidentelor rutiere, independent de locul unde se produc [14]. Cu alte cuvinte, directiva, deși lasă legiuitorului național, după cum s-a văzut, o marjă discreționară pentru fixarea normelor referitoare la răspunderea civilă, impune în același timp ca victimelor accidentelor să le fie oricum garantat, dacă nu un tratament egal în fiecare stat membru (acest lucru ar fi impus o armonizare și a normelor referitoare la răspundere, pe care legiuitorul a preferat în schimb să o evite), cel puțin un standard „comparabil" pe tot teritoriul Uniunii. Nu este întru totul clar dacă acest principiu al directivei poate avea efecte asupra marjei discreționare recunoscute statelor membre în materie de răspundere civilă: în orice caz, după cum am evidențiat mai sus, problema răspunderii civile depășește limitele litigiului în cauză.

23. În speță, împrejurările aflate la originea litigiului se încadrează clar în situația reglementată de articolul 13 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2009/103/CE. Asigurătorii încearcă să excludă propria obligație de plată pe baza prevederilor legale/contractuale întemeiate pe circumstanța conform căreia persoana care conducea nu era autorizată să o facă. În sensul normei citate anterior, clauze similare sunt incompatibile cu dreptul Uniunii [15]. În raport cu despăgubirea pentru prejudiciu, proprietarul/asiguratul care nu conducea vehiculul este într-adevăr, în toate privințele, un „terț" protejat de dispozițiile menționate. Astfel, în cazul unui accident, trebuie considerați „terți" toți subiecții, alții decât conducătorul auto care a provocat accidentul [16]. Citându-l pe avocatul general Geelhoed, în această situație, „raportul juridic existent între asigurat și asigurător se transferă la cel care a produs prejudiciul" [17].

24. Examinarea jurisprudenței confirmă și întărește cele arătate.

14 — Hotărârea din 28 martie 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Rec., p. I-1829, punctele 13 și 14), Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec., p. I-6711, punctele 23 și 24), și Hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin și alții (C-537/03, Rec., p. I-5745, punctul 17).

15 — A se vedea în acest sens, mai jos, punctul 42 și următoarele din prezentele concluzii.

16 — A se vedea Hotărârea Candolin și alții, citată la nota de subsol 14 (punctul 33).

17 — Punctul 54 din Concluziile prezentate la 10 martie 2005 în cauza Candolin și alții, citată la nota de subsol 14.

25. Într-adevăr, instanţa de trimitere arată în mod corect că evenimentele supuse examinării în prezenta cauză prezintă elemente semnificative de asemănare cu cauza Candolin şi alţii, în care Curtea s-a pronunţat în anul 2005 [18]. În acel caz, normele naţionale finlandeze permiteau asigurătorilor refuzul sau limitarea despăgubirilor pentru victimele unui accident dacă acestea avuseseră partea lor de răspundere în producerea prejudiciului: în special, în cauza Candolin şi alţii, problema privea câteva persoane, printre care şi proprietarul vehiculului, care se urcaseră la bordul autovehiculului deşi ştiau că persoana de la volan era în stare de ebrietate.

26. În acea speţă, Curtea a declarat că o astfel de normă naţională nu poate fi considerată compatibilă cu dreptul Uniunii. Astfel, normele aplicabile ale Uniunii impun în general despăgubirea victimelor de către asigurători şi prevăd explicit unele excepţii de la această obligaţie, excepţii care trebuie interpretate restrictiv [19]. În consecinţă, Curtea a declarat că toate situaţiile care nu intră în sfera de aplicare a excepţiilor stabilite de directivă trebuie să conducă la despăgubirea pentru prejudiciile suferite de victimele accidentului.

27. În acest context, este nerelevant faptul că printre victime se află proprietarul vehiculului, care călătorea în calitate de pasager. Singurul subiect căruia directiva nu îi recunoaşte în principiu dreptul la despăgubire din partea asigurătorului este conducătorul auto, în timp ce toţi pasagerii trebuie să fie acoperiţi prin asigurare [20]. În consecinţă, ceea ce reiese din jurisprudenţa Curţii este că victimele unui accident au *întotdeauna* dreptul să fie despăgubite de asigurători, cu excepţia cazului în care se încadrează în sfera de aplicare a uneia dintre excepţiile specificate de directivă. Întrucât în speţă este cert că nu este vorba despre o excepţie indicată în mod explicit în directivă, aplicarea jurisprudenţei Candolin şi alţii conduce la confirmarea faptului că cei doi asiguraţi care au permis conducerea vehiculului lor de către persoane neautorizate au oricum dreptul să fie despăgubiţi pentru prejudiciile suferite.

28. S-ar putea obiecta faptul că, în Hotărârea Candolin şi alţii, Curtea nu a arătat cine era persoana titulară a poliţei de asigurare, împrejurare de fapt care ocupă un rol central în prezenta cauză. Cu toate acestea, trebuie observat că acest aspect nu apare concret ca fiind relevant, întrucât Curtea a afirmat în mod explicit că *singura distincţie admisă de directivă*, atunci când nu este vorba despre una dintre circumstanţele cu caracter excepţional

18 — Hotărâre citată la nota de subsol 14.

19 — Hotărârea Candolin şi alţii, citată la nota de subsol 14 (punctul 21).

20 — Hotărârea Candolin şi alţii, citată la nota de subsol 14 (punctele 31-33).

menționate în aceasta care permit excluderea acoperirii asigurării, *este cea dintre conducătorul auto și pasageri* și că, prin urmare, toate persoanele, altele decât conducătorul auto, sunt, în sensul directivei, „terți", fiind beneficiari ai despăgubirii. În orice caz, nu reiese că împrejurările de fapt aflate la baza Hotărârii Candolin și alții s-ar distinge de modelul tipic în care proprietarul vehiculului este și titularul poliței de asigurare [21]. De altfel, nu trebuie uitat nici faptul că, după cum s-a văzut, în majoritatea statelor membre, polița de asigurare se limitează la acoperirea vehiculului, fără a specifica cine este autorizat să îl conducă.

29. Instanța de trimitere, deși recunoaște relevanța jurisprudenței Curții pe care tocmai am amintit-o, are totuși îndoieli în această privință, care au determinat-o să formuleze aceste întrebări preliminare. Considerăm însă că astfel de îndoieli sunt nefondate și că jurisprudența Candolin și alții constituie un punct de referință și în acest caz.

30. Principalul argument utilizat de instanța de trimitere pentru a pune la îndoială aplicabilitatea jurisprudenței Candolin și alții – sau, ca să fim sinceri, pentru a justifica îndoielile sale cu privire la corectitudinea acesteia din urmă – constă în inegalitatea de tratament care, acceptându-se interpretarea furnizată de Curte, ar exista între pasagerii care sunt implicați într-un accident într-o situație precum cea din prezenta cauză, pe de o parte, și pasagerii care s-au urcat în mod conștient la bordul vehiculului neasigurat, pe de altă parte. În timp ce, într-adevăr, în cazul nostru, prin aplicarea jurisprudenței Candolin și alții, ar trebui să fie recunoscută despăgubirea asiguratului care a permis unei persoane neautorizate să îi conducă vehiculul, în cazul unor persoane care urcă la bordul unui vehicul care nu are asigurare și care știau acest lucru, articolul 10 alineatul (2) din directivă permite refuzul despăgubirii acestora.

31. Cu privire la această presupusă inegalitate de tratament, considerăm că se impun două observații. În primul rând, după cum a fost arătat, de exemplu, și de către Comisie, situația vehiculului asigurat nu este comparabilă cu situația vehiculului neasigurat. Pentru vehiculul neasigurat, directiva prevede o intervenție obligatorie a organismelor desemnate de statele membre, pentru a garanta oricum un anumit nivel de acoperire a victimelor: așadar, normele referitoare la vehiculele neasigurate pot fi considerate în mod întemeiat ca având un caracter excepțional și, prin urmare, pot fi diferite de normele aplicabile în cazul vehiculelor corect asigurate.

21 — Avocatul general Geelhoed, în Concluziile sale prezentate în această cauză, citate la nota de subsol 17, a pornit, în mod evident, de la această premisă (a se vedea punctul 54).

32. În al doilea rând, în general apare mai degrabă discutabilă, din punctul de vedere al interpretării, propunerea de a depăşi inegalitatea de tratament prin reducerea nivelului de protecţie admis în situaţia „privilegiată" pentru a-l face, astfel, echivalent cu cel recunoscut în situaţia „dezavantajată". De obicei se întâmplă invers, iar cel care interpretează legea va avea tendinţa, eventual, dacă este posibil, să recunoască şi în situaţia mai puţin protejată un tratament identic cu cel recunoscut în situaţia în care protecţia este superioară.

33. În consecinţă, prin acceptarea poziţiei sugerate de instanţa de trimitere, conform căreia dreptul naţional aplicabil în cazul de faţă prevede că, în cazuri precum acesta, asigurătorul nu este obligat să despăgubească victimele, normele Uniunii şi jurisprudenţa Curţii arată în mod direct şi clar că dreptul Uniunii se opune unor norme naţionale similare.

34. Pe de altă parte, după cum am anticipat mai sus, această apreciere nu trebuie modificată nici măcar în cazul în care ar trebui aleasă poziţia, respinsă de instanţa de trimitere, dar adoptată de societăţile de asigurare, conform căreia nu ne aflăm în faţa unui refuz de despăgubire, ci doar a unei compensări între o despăgubire şi o recuperare a sumelor de la asiguratul „neglijent".

35. Într-adevăr, trebuie amintit că, conform jurisprudenţei, deşi dreptul Uniunii permite, în general, ca dreptul naţional să acorde asigurătorilor dreptul de a introduce, în unele cazuri, acţiune în regres împotriva asiguratului [22], normele statelor membre nu pot aduce prejudicii efectului util al directivei [23], care este construită pe baza principiului fundamental conform căruia asigurătorii trebuie întotdeauna să despăgubească victimele, altele decât conducătorul auto [24].

36. Întrucât directiva nu armonizează regulile naţionale în materie de răspundere civilă, este clar că circumstanţele de fapt ale fiecărui accident în parte pot fi luate în considerare, de exemplu, pentru a determina valoarea despăgubirii. În orice caz, eventuala reducere a despăgubirii, pe lângă faptul că este o eventualitate excepţională, trebuie să fie evaluată de la caz la caz şi nu poate fi determinată după criterii generale şi abstracte [25]. În cazuri extreme, după cum a evidenţiat Comisia în şedinţă, s-ar putea ajunge şi la o reducere a despăgubirii egală cu valoarea acesteia şi, prin urmare, la o plată egală cu zero. Acest fapt trebuie să se petreacă însă pe baza evaluării tuturor circumstanţelor cazului şi, desigur,

22 — Hotărârea Ruiz Bernáldez, citată la nota de subsol 14 (punctul 23).

23 — Hotărârea Candolin şi alţii, citată la nota de subsol 14 (punctul 28). A se vedea şi Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, Rep., p. I-3067, punctul 34), şi Hotărârea Ambrósio Lavrador şi alţii, citată la nota de subsol 12 (punctul 28).

24 — Hotărârea Ruiz Bernáldez, citată la nota de subsol 14 (punctul 18).

25 — Hotărârea Candolin şi alţii, citată la nota de subsol 14 (punctele 29 şi 30), şi Hotărârea Ambrósio Lavrador şi alţii, citată la nota de subsol 12 (punctul 29).

simplul fapt de a-i fi permis conducerea vehiculului unei persoane neautorizate nu este suficient pentru reducerea la zero a despăgubirii. Trebuie amintit și că, în opinia Curții, partea de răspundere a pasagerului în producerea prejudiciului nu poate permite o reducere excesivă a despăgubirii [26].

37. Cu alte cuvinte, concluziile jurisprudenței Curții în materie conduc în mod necesar la afirmația conform căreia articolul 12 alineatul (1) coroborat cu articolul 13 alineatul (1) din Directiva 2009/103/CE implică faptul că, în cazul în care aceeași persoană este în același timp și victimă, și asigurat neglijent, prima calitate – cea de victimă – trebuie să prevaleze asupra celei de a doua. Cu excepția cazului în care se încadrează în una dintre ipotezele în care directiva prevede în mod explicit posibilitatea de refuz al plății, victimele unui accident trebuie să fie despăgubite.

38. Nu se poate nega că această interpretare a legislației Uniunii, deși este singura compatibilă cu reglementarea și cu jurisprudența, lasă deschise câteva zone de incoerență. În special, trebuie recunoscut că, deși un asigurător nu poate recupera de la un asigurat neglijent sumele ce i-au fost plătite în calitate de victimă, dimpotrivă, recuperarea sumelor va fi posibilă pentru eventualele sume plătite *altor* victime ale aceluiași accident. Cu toate acestea, o situație asemănătoare nu ni se pare a fi incompatibilă cu spiritul directivei, având în vedere în special dorința de a proteja victimele.

C — *Despre puterea discreționară a statelor în ceea ce privește normele referitoare la răspunderea civilă*

39. De altfel, trebuie observat că hotărârile recente ale Curții [27] în care a fost admisă compatibilitatea cu directiva a normei portugheze privind răspunderea civilă auto nu se opun soluției pe care am propus-o. Sistemul portughez al răspunderii civile permite în unele cazuri excluderea oricărei despăgubiri a victimelor circulației rutiere: acest lucru se poate întâmpla în special în cazul în care a fost exclusă orice vină a conducătorilor auto.

40. După cum a arătat chiar Curtea în hotărârile menționate [28], în acestea era în discuție

26 — Hotărârea Candolin și alții, citată la nota de subsol 14 (punctul 29).

27 — Ne referim la Hotărârile Carvalho Ferreira Santos și Ambrósio Lavrador și alții, ambele citate la nota de subsol 12.

28 — Hotărârea Carvalho Ferreira Santos, citată la nota de subsol 12 (punctul 39), și Hotărârea Ambrósio Lavrador și alții, citată la nota de subsol 12 (punctul 34).

însăși existența unei răspunderi civile pentru accidentele respective. Prin urmare, problematica se încadra într-un context care, în principiu, este lăsat încă la latitudinea puterii discreționare a statelor membre. În schimb, în cauza de față, după cum am subliniat deja, se pleacă de la supoziția că există o răspundere, iar întrebările preliminare se referă doar la intervenția asigurării: în consecință, nu ne aflăm în contextul unei probleme de răspundere civilă, ci în contextul – prevăzut de directivă – al reglementării rolului asigurătorilor.

41. De asemenea, este oportun să notăm că, în hotărârile amintite mai sus, excluderea răspunderii civile era rezultatul unei evaluări de la caz la caz realizate de instanțele naționale. În schimb, în evenimentele care au stat la originea cauzei de față, dreptul național permite asigurătorilor să refuze plata, în general, în toate cazurile în care s-a permis conducerea vehiculului de către o persoană neautorizată în poliță. Prin urmare, un tip similar de excludere generalizată apare ca fiind contrar, după cum s-a văzut, și obligației de a evalua de la caz la caz declarate de jurisprudență [29].

D — *Despre „autorizarea" prevăzută la articolul 13 alineatul (1) din directivă*

42. Înainte de a încheia examinarea primei întrebări preliminare, un ultim aspect care merită tratat rapid se referă la argumentul, susținut chiar de societățile de asigurare și de guvernul Regatului Unit în observațiile lor scrise, conform căruia „autorizarea" la care face referire articolul 13 alineatul (1) din directivă nu ar fi autorizarea dată de asigurător, ci cea dată de asigurat. Prin urmare, clauzele contractelor de asigurare lipsite de efect în sensul articolului 13 ar fi cele care exclud acoperirea în cazul conducerii vehiculului de către persoane neautorizate de proprietar. În schimb, s-ar aplica clauzele care exclud acoperirea în cazul conducerii vehiculului de către persoane neautorizate de asigurător, precum în speță.

43. Reconstituirea aceasta este, în opinia noastră, inacceptabilă.

44. În primul rând, după cum în mod just s-a observat, conducerea fără autorizarea proprietarului constituie, de regulă, un furt, iar în materie de furt, directiva prevede norme specifice, conținute de același articol 13. Mai exact, în cazul vehiculelor furate, statele membre pot decide ca cel care trebuie să despăgubească victimele să fie nu societatea de asigurare, ci organismul național prevăzut la articolul 10 pentru despăgubirea prejudiciilor produse de vehicule neidentificate sau care

29 — A se vedea punctul 36 de mai sus.

nu sunt asigurate. Prezența acestor norme specifice referitoare la furt sugerează că, dacă legiuitorul s-ar fi gândit la acest singur caz atunci când a redactat litera (a) a articolului 13 alineatul (1), ar fi indicat acest lucru într-un mod mai clar.

45. În opinia noastră, în contextul unei interpretări teleologice a directivei, având în vedere obiectivul protejării victimelor, norma care impune neaplicabilitatea clauzelor contractuale care exclud acoperirea asigurării în cazul absenței „autorizării" trebuie interpretată în sens larg, ca referindu-se la toate situațiile în care persoana aflată la volanul vehiculului nu ar putea să îl conducă pentru că nu a fost autorizată de societatea de asigurare, de proprietarul vehiculului sau de asigurat. În toate aceste cazuri, acoperirea asigurării trebuie oricum garantată pentru a proteja victimele, iar asigurătorul nu se poate sustrage, în principiu, de la obligația de plată.

46. Această interpretare nu este pusă la îndoială de precizarea că autorizarea în cauză poate fi „explicită sau implicită". Contrar celor susținute de guvernul Regatului Unit, poate fi implicită și o autorizare dată de un asigurător, nu doar cea dată de un asigurat. Într-adevăr, trebuie amintit că, în majoritatea statelor membre, după cum s-a văzut, asigurarea acoperă pur și simplu un vehicul, fără să indice conducătorii auto autorizați: în acest caz, ne aflăm în prezența unei autorizări „implicite" din partea asigurătorului a tuturor potențialilor conducători ai vehiculului.

47. De asemenea, trebuie observat că, după cum a evidențiat Comisia în ședință, clauzele cuprinse la literele (a)-(c) ale articolului 13 alineatul (1) din directivă par să aibă mai degrabă un caracter exemplificativ decât unul obligatoriu, în special în lumina jurisprudenței care a stabilit caracterul de norme de excepție, care trebuie interpretate în mod restrictiv, al prevederilor care permit excluderea, în câteva cazuri, a plății efectuate de asigurător [30]. Din această perspectivă, faptul că un anume tip de clauză nu este indicat în mod explicit în articolul 13 nu înseamnă că acesta este, în mod automat, compatibil cu directiva.

E — *Concluzii cu privire la prima întrebare preliminară*

48. Prin urmare, în încheierea examinării noastre a primei întrebări preliminare, sugerăm Curții să răspundă declarând că articolul 12 alineatul (1) și articolul 13 alineatul (1)

30 — Hotărârea Candolin și alții, citată la nota de subsol 14 (punctul 19).

din Directiva 2009/103/CE trebuie interpretate în sensul că se opun unor dispoziții naționale în temeiul cărora, în împrejurări precum cele din cauza principală, un asigurător poate refuza să despăgubească o victimă dacă aceasta este un asigurat care s-a urcat la bordul propriului vehicul în calitate de pasager, permițând conducerea acestuia unui subiect neacoperit de polița de asigurare.

IV — Cu privire la a doua întrebare preliminară

49. Prin intermediul celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită Curții să stabilească dacă, pentru a da un răspuns la întrebarea anterioară, este relevantă starea psihologică a asiguratului care a permis conducerea vehiculului unei persoane neautorizate: în special, dacă poate fi considerat ca fiind semnificativ faptul că asiguratul avea sau nu avea cunoștință de faptul că persoana căreia i-a permis să conducă vehiculul nu avea asigurare.

50. După cum am indicat deja mai sus, directiva, astfel cum a fost interpretată în jurisprudență, se întemeiază pe ideea că asigurătorul trebuie *întotdeauna*, în principiu, să despăgubească victimele, în afara cazului în care acestea se încadrează în una dintre excepțiile indicate în mod explicit în textul directivei. Cu alte cuvinte, starea psihologică a asiguratului este nerelevantă în ceea ce privește necesitatea de a despăgubi în orice caz victimele, chiar și în cazul în care una dintre victime este asiguratul „neglijent”.

51. Evident, acest lucru nu împiedică în niciun fel ca, în limitele admise mai sus, statele membre să țină cont de un astfel de element în cadrul normelor referitoare la răspunderea civilă, de exemplu, pentru determinarea sumelor pe care le pot încasa victimele sau, în cazul pagubelor produse terților, pentru determinarea dreptului la compensație al asigurătorilor.

52. Prin urmare, propunem Curții să soluționeze cea de a doua întrebare preliminară declarând că răspunsul la prima întrebare nu se modifică în funcție de împrejurarea dacă asiguratul avea sau nu avea cunoștință de faptul că persoana căreia i-a permis să conducă vehiculul nu era acoperită de asigurare.

V — Concluzie

53. Pe baza considerațiilor de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebările adresate de Court of Appeal după cum urmează:

„Articolul 12 alineatul (1) și articolul 13 alineatul (1) 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 interpretate în sensul că se opun unor dispoziții naționale în temeiul cărora, în împrejurări precum cele din cauza principală, un asigurător poate refuza să despăgubească o victimă dacă aceasta este un asigurat care s-a urcat la bordul propriului vehicul în calitate de pasager, permițând conducerea acestuia unui subiect neacoperit de polița de asigurare.

Pentru răspunsul la prima întrebare, împrejurarea că asiguratul avea sau nu avea cunoștință de faptul că persoana căreia i-a permis să conducă vehiculul nu era acoperită de asigurare nu este relevantă."