HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

9 iunie 2011 *

În cauza C-409/09,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Supremo Tribunal de Justiça (Portugalia), prin decizia din 2 octombrie 2009, primită de Curte la 27 octombrie 2009, în procedura

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

împotriva

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, domnii D. Šváby (raportor), G. Arestis, J. Malenovský și T. von Danwitz, judecători,

* Limba de procedură: portugheza.

avocat general: domnul N. Jääskinen,
grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 27 ianuarie 2011,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru domnul Ambrósio Lavrador și doamna Olival Ferreira Bonifácio, de L. Saraiva, advogado;

— pentru Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, de J. M. Fonseca, advogado;

— pentru guvernul portughez, de domnii L. Inez Fernandes și D. Marinho Pires, în calitate de agenți;

— pentru guvernul german, de domnul J. Möller și de doamna J. Kemper, în calitate de agenți;

— pentru guvernul leton, de doamnele K. Drēviņa și M. Borkoveca, în calitate de agenți;

— pentru Comisia Europeană, de doamnele N. Yerrell și M. Teles Romão, precum și de domnul P. Guerra e Andrade, 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 pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea Directivei 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10, denumită în continuare „Prima directivă"), a 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, denumită în continuare „A doua directivă"), precum 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 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 Ambrósio Lavrador și doamna Olival Ferreira Bonifácio, pe de o parte, și Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (denumită în continuare „Fidelidade-Mundial"), pe de altă parte, cu privire la despăgubirea de către aceasta din urmă, în temeiul răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule, pentru daunele suferite de reclamanții din acțiunea principală în urma unui accident de circulație în care au fost implicați copilul lor minor, care circula pe bicicletă, și un vehicul asigurat pentru răspundere civilă de Fidelidade-Mundial.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 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 să fie acoperită prin asigurare. Aceste măsuri stabilesc aria răspunderii civile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării."

4 Articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă prevede:

„Fiecare stat membru adoptă măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare, eliberată în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă], care exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

— persoane care nu sunt autorizate în mod explicit sau implicit

sau

— persoane care nu sunt titularele unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv

sau

— persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv

să fie considerată, în sensul articolului 3 alineatul (1) din [Prima directivă], fără efect în ceea ce privește pretențiile unor terți care au fost victime ale unui accident.

Cu toate acestea, dispoziția sau clauza prevăzută la prima liniuță 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."

5 Articolul 1 din A treia directivă prevede:

„Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf al articolului 2 alineatul (1) din [A doua directivă], asigurarea 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.

[...]"

6 Articolul 4 din 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 ale Consiliului și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto (JO L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212), intitulat „Modificarea Directivei 90/232/CEE", prevede:

„[...]

2. Se inserează următorul articol:

«*Articolul 1a*

Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă] acoperă vătămările corporale și daunele materiale suferite de pietoni, ciclişti și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. Prezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii.»

[...]"

7 Potrivit considerentului (16) al Directivei 2005/14:

„Vătămările corporale și daunele materiale suferite de pietoni, ciclişti și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care constituie în general «partea slabă» a unui accident, ar trebui să beneficieze de asigurarea obligatorie a vehiculului implicat într-un

accident, atunci când au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. Această dispoziție nu aduce atingere răspunderii civile ori nivelului despăgubirii pentru daunele suferite într-un anumit accident, în conformitate cu legislația internă."

8 Articolul 12 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 L 263, p. 11), intitulat „Categorii specifice de victime", prevede:

„(1) 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.

[...]

(3) Asigurarea prevăzută la articolul 3 acoperă vătămările corporale și pagubele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern.

Prezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii."

Dreptul național

9 În temeiul articolului 503 alineatul 1 din Codul civil portughez:

„Persoana care deține comanda efectivă a unui autovehicul și îl utilizează în interesul propriu, chiar și prin intermediul unui prepus, răspunde pentru pagubele produse ca urmare a riscului propriu al vehiculului, chiar dacă acesta nu se află în circulație."

10 Articolul 504 alineatul 1 din acest cod prevede:

„Răspunderea pentru daunele produse de vehicule este recunoscută în favoarea terților, precum și în favoarea persoanelor transportate."

11 Potrivit articolului 505 din codul menționat:

„Fără a se aduce atingere dispozițiilor articolului 570, răspunderea prevăzută la articolul 503 alineatul 1 este exclusă numai atunci când accidentul este imputabil victimei sau unui terț ori atunci când rezultă dintr-un caz de forță majoră care nu are legătură cu funcționarea vehiculului."

12 Articolul 570 din același cod prevede:

„1. Atunci când culpa victimei a contribuit la geneza sau la agravarea daunelor, instanța competentă trebuie să determine, având în vedere gravitatea culpei uneia sau celeilalte dintre părți și consecințele care rezultă din aceasta, dacă despăgubirea trebuie acordată în totalitate, redusă sau chiar exclusă.

2. Dacă răspunderea se întemeiază pe o simplă prezumție de culpă, culpa victimei, sub rezerva dispozițiilor contrare, exclude obligația de despăgubire."

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

13 La 12 iulie 2002, fiul minor al reclamanților din acțiunea principală, care circula pe bicicletă, a intrat în coliziune cu un vehicul asigurat de Fidelidade-Mundial. În urma acestui accident, băiatul a decedat.

14 În această privință, instanța de trimitere arată că s-a stabilit de instanțele precedente că accidentul menționat s-a produs în jurul orei 20.20, într-o zonă aglomerată, pe o stradă mărginită de imobile, în mediul rural, iar copilul circula pe contrasens, fără a respecta regulile de prioritate.

15 Reclamanții din acțiunea principală au formulat o acțiune în temeiul răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule împotriva Fidelidade-Mundial, asigurătorul vehiculului implicat în accidentul a cărui victimă a fost fiul lor. Prin această acțiune,

reclamanții menționați solicită acordarea unei despăgubiri de 207 080,78 euro, precum și acoperirea cheltuielilor medicale și a tuturor prejudiciilor materiale, drept daune patrimoniale și extrapatrimoniale provocate de accident.

16 Întrucât această acțiune a fost respinsă atât în primă instanță, cât și în apel, reclamanții din acțiunea principală au declarat recurs la Supremo Tribunal de Justiça.

17 În ceea ce privește circumstanțele accidentului a cărui victimă a fost fiul reclamanților din acțiunea principală, instanța de trimitere, referindu-se la deciziile pronunțate în primă instanță și în apel, arată că singurul vinovat este copilul de vârstă mică, care circula pe contrasens, fără a respecta regulile de prioritate, iar șoferul vehiculului nu a încălcat niciuna dintre obligațiile pe care i le impuneau regulile de circulație, astfel încât împotriva sa nu poate fi reținută nicio răspundere, nici ca răspundere pentru risc și nici în temeiul răspunderii pentru culpă.

18 Instanța de trimitere menționează însă, în decizia sa, o serie de afirmații ale reclamanților din acțiunea principală potrivit cărora se putea cere șoferului autovehiculului să dea dovadă de o atenție specială și de o conduită extrem de prudentă, ținând seama de faptul că cunoștea locul accidentului, care era frecventat în permanență de copii. Potrivit acelorași afirmații, comportamentul neglijent al șoferului a avut efecte, în termeni de cauzalitate, asupra procesului al cărui rezultat a fost evenimentul prejudiciabil.

19 Instanța de trimitere arată că, deși a recunoscut că răspunderea civilă este un domeniu care rămâne în competența statelor membre, Curtea a precizat în Hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin și alții (C-537/03, Rec., p. I-5745), că acestea din urmă trebuie să își exercite competența cu respectarea dreptului Uniunii și, prin urmare, nu pot lipsi de efectul util dispozițiile cuprinse în Prima, în A doua și în A treia directivă.

Dispozițiile menționate ar fi lipsite de un asemenea efect în special dacă, numai pentru motivul că daunele ar fi imputabile însești victimei, o reglementare națională ar înlătura sau ar limita în mod neproporțional dreptul de a fi despăgubit.

20 Având în vedere această jurisprudență a Curții, instanța de trimitere are îndoieli în privința compatibilității regimului de răspundere civilă aplicabil în acțiunea principală cu dispozițiile dreptului Uniunii menționate la punctele 3-5 din prezenta hotărâre.

21 În aceste condiții, Supremo Tribunal de Justiça a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Dispozițiile articolului 1 din A treia directivă [...] trebuie să fie interpretate în sensul că se opun posibilității ca, în cazul unui accident de circulație care se produce în împrejurări temporale și locale, precum și potrivit unor modalități precum cele din prezenta cauză, dreptul civil portughez, în special prin intermediul articolului 503 alineatul 1 și al articolelor 504, 505 și 570 din Codul civil, să înlăture sau să limiteze dreptul la despăgubire al unei persoane minore, victimă a accidentului, pentru simplul motiv că se consideră că aceasta a contribuit parțial sau chiar exclusiv la producerea prejudiciului?”

Cu privire la întrebarea preliminară

22 Cu titlu introductiv, trebuie să se arate că, precum a subliniat în mod corect guvernul german, deși întrebarea adresată nu privește decât articolul 1 din A treia directivă, reiese totuși din decizia de trimitere în ansamblu că, prin întrebarea formulată, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, dacă Prima, A doua și A treia directivă

trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale care limitează sau exclude dreptul la despăgubire al victimei unui accident în care este implicat un autovehicul pentru motivul că aceasta a contribuit, parțial sau exclusiv, la producerea prejudiciului.

23 În această privință, trebuie amintit în primul rând 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 provin în mod obișnuit de 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 vor beneficia de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul (Hotărârea din 28 martie 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec., p. I-1829, punctul 13, Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec., p. I-6711, punctul 24, precum și Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Rep., p. I-1821, punctul 24).

24 Prima directivă, astfel cum a fost precizată și completată prin A doua și A treia directivă, impune, așadar, statelor membre să garanteze că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare și indică, printre altele, categoriile de daune și terții victime care trebuie să beneficieze de această asigurare (a se vedea Hotărârile citate anterior Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, punctul 27, precum și Carvalho Ferreira Santos, punctul 27).

25 Trebuie să se amintească totuși că obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule unor terți este distinctă de întinderea despăgubirii acestora din urmă în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Astfel, în timp ce prima este definită și garantată de norma Uniunii, cea de a doua este reglementată, în esență, de dreptul național (Hotărârea Carvalho Ferreira Santos, citată anterior, punctul 31 și jurisprudența citată).

26 Astfel, 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 cuprinsul acestora rezultă că 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 Carvalho Ferreira Santos, citată anterior, punctul 32 și jurisprudența citată). Această analiză se coroborează, în ceea ce privește daunele suferite de utilizatorii nemotorizați ai drumurilor, cu dispozițiile articolului 1a din A treia directivă, preluate la articolul 12 alineatul (3) din Directiva 2009/103.

27 Cu toate acestea, statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile celor trei directive menționate anterior (Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior, punctul 29, Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell, C-356/05, Rep., p. I-3067, punctul 33, precum și Hotărârea Carvalho Ferreira Santos, citată anterior, punctul 34).

28 În al doilea rând, din jurisprudență reiese că statele membre trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii și că dispozițiile naționale care reglementează despăgubirea pentru accidentele care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva Prima, A doua și A treia directivă de efectul util (a se vedea în acest sens Hotărârile citate anterior Ruiz Bernáldez, punctul 19, Candolin și alții, punctele 27 și 28, precum și Farrell, punctul 34).

29 Precum a precizat Curtea, directivele menționate ar fi lipsite de acest efect dacă, numai 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 de asigurarea auto obligatorie, fie ar limita un asemenea drept în mod disproporționat (a se vedea în acest sens Hotărârea Candolin și alții, citată anterior, punctul 30). Prin urmare, numai în împrejurări excepționale, pe baza unei aprecieri individuale, poate fi limitată întinderea despăgubirii victimei (Hotărârea Candolin și alții, citată anterior, punctul 30).

30 Curtea a concluzionat astfel că articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă se opun unei reglementări naționale care permite refuzarea sau limitarea în mod disproporționat, în temeiul contribuției unui pasager la producerea prejudiciului, a despăgubirii suportate de asigurarea auto obligatorie (Hotărârea Candolin și alții, citată anterior, punctul 35). Această soluție a fost confirmată în Hotărârea Farrell, citată anterior (punctul 35).

31 Trebuie să se arate că, în cauza principală, spre deosebire de circumstanțele care au determinat pronunțarea Hotărârilor Candolin și alții, precum și Farrell, citate anterior, dreptul la despăgubire al victimelor unui accident nu este afectat din cauza unei limitări a acoperirii de răspundere civilă prin dispozițiile în materie de asigurare, ci a unei limitări a răspunderii civile a șoferului asigurat, în temeiul regimului de răspundere civilă aplicabil.

32 În această privință, din decizia de trimitere reiese că articolele 503 și 504 din Codul civil portughez stabilesc o răspundere obiectivă în cazul unui accident de circulație, dar, conform articolului 505 din acest cod, răspunderea pentru riscul prevăzut la articolul 503 alineatul 1 din codul menționat este înlăturată dacă accidentul este imputabil victimei. În plus, atunci când culpa victimei a contribuit la geneza sau la agravarea daunelor, articolul 570 din Codul civil portughez prevede că, luându-se în considerare gradul de gravitate a acestei culpe, persoana respectivă va fi lipsită în tot sau în parte de despăgubire.

33 Cu alte cuvinte, legislația națională aplicabilă în cadrul acțiunii principale nu are scopul ca, într-un context precum cel din prezenta cauză, să înlăture răspunderea pentru risc a șoferului vehiculului implicat în accident decât în cazul în care accidentul este imputabil exclusiv victimei. În plus, în cazul culpei victimei care a contribuit la nașterea sau la agravarea prejudiciului pe care l-a suferit, despăgubirea acesteia este, în temeiul acestei legislații, afectată într-o măsură proporțională cu gradul de gravitate a culpei.

34 Contrar contextelor juridice care au determinat pronunțarea Hotărârilor citate anterior Candolin și alții, precum și Farrell, legislația respectivă nu are, așadar, ca efect, în cazul contribuției victimei la propriul prejudiciu, excluderea din oficiu sau limitarea în mod disproporționat a dreptului acesteia, în speță a dreptului părinților unui copil minor decedat, în timp ce circula cu bicicleta, în cadrul unei coliziuni cu un autovehicul, la despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă a șoferului vehiculului implicat în accident. Prin urmare, aceasta nu afectează garanția, prevăzută de dreptul Uniunii, ca răspunderea civilă determinată potrivit dreptului național să fie acoperită printr-o asigurare conformă celor trei directive menționate mai sus (a se vedea Hotărârea Carvalho Ferreira Santos, citată anterior, punctele 43 și 44).

35 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că Prima, A doua și A treia directivă trebuie interpretate în sensul că nu se opun unor dispoziții naționale care intră în sfera dreptului răspunderii civile și care permit excluderea sau limitarea dreptului victimei unui accident de a solicita o despăgubire în temeiul asigurării de răspundere civilă a autovehiculului implicat în accident, pe baza unei aprecieri individuale a contribuției exclusive sau parțiale a acestei victime la prejudiciul pe care l-a suferit.

Cu privire la cheltuielile de judecată

36 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, 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 treia) 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 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 unor dispoziții naționale care intră în sfera dreptului răspunderii civile și care permit excluderea sau limitarea dreptului victimei unui accident de a solicita o despăgubire în temeiul asigurării de răspundere civilă a autovehiculului implicat în accident, pe baza unei aprecieri individuale a contribuției exclusive sau parțiale a acestei victime la prejudiciul pe care l-a suferit.

Semnături