CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL CHRISTINE STIX-HACKL prezentate la 5 octombrie 2006 [1]

I — Introducere

1. În prezenta cauză, având ca obiect pronunțarea unei hotărâri preliminare, se solicită Curții să răspundă la întrebarea dacă, în materia asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, o persoană trebuie să fie considerată „pasager", în sensul articolului 1 din Directiva 90/232/CEE a Consiliului [2], în cazul în care a fost victima unui accident de circulație în timp ce se afla într-un vehicul care nu era nici destinat transportului de pasageri, nici dotat cu scaune destinate acestei utilizări. În plus, prin intermediul unei a doua întrebări, instanța de trimitere solicită Curții să se pronunțe asupra posibilității justițiabililor de a invoca în fața instanțelor naționale drepturi care le-ar fi conferite prin articolul 1 din Directiva 90/232.

II — Cadrul juridic

A — *Dreptul comunitar*

2. Potrivit articolului 1 din Directiva 72/166/CEE a Consiliului [3], „vehicul" înseamnă „orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv orice tip de trailer, indiferent dacă este cuplat sau nu".

3. Articolul 3 alineatul (1) din prima directivă prevede:

„[...] fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura ca răspunderea

1 — Limba originală: franceza.

2 — 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, denumită în continuare „a treia directivă").

3 — ... 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").

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 84/5/CEE a Consiliului [4] 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 Directiva 72/166/CEE, 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 Directiva 72/166/CEE, fără efect în ceea 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.

4 — ... 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 a treia directivă (JO L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104, denumită în continuare „a doua directivă").

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. Potrivit considerentelor al doilea-al cincilea ale celei de a treia directive:

„întrucât articolul 3 din Directiva 72/166/CEE impune ca fiecare stat membru să adopte toate măsurile necesare astfel încât răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehiculele aflate, în mod obișnuit, pe teritoriul lor să fie acoperită printr-o asigurare; întrucât daunele acoperite de o astfel de asigurare, precum și termenii și condițiile acesteia, ar trebui stabilite prin aceste măsuri;

întrucât Directiva 84/5/CEE [...] a redus considerabil diferențele între nivelul și conținutul asigurării obligatorii de răspundere civilă în statele membre; întrucât există încă diferențe semnificative în ceea ce privește acoperirea oferită prin asigurare;

întrucât victimelor accidentelor cauzate de autovehicule ar trebui să li se garanteze un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Comunității;

întrucât există îndeosebi diferențe în asigurarea obligatorie pentru pasagerii autovehiculelor în unele state membre; întrucât, pentru a putea proteja această categorie deosebit de vulnerabilă de victime potențiale, astfel de diferențe ar trebui eliminate;

[...]"

6. Potrivit articolului 1 din a treia directivă:

„Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf al articolului 2 alineatul (1) din Directiva 84/5/CEE, asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul.

În sensul prezentei directive, termenul «vehicul» are semnificația definită la articolul 1 din Directiva 72/166/CEE."

B — *Dreptul național*

7. Secțiunea 56 din Road Traffic Act 1961 (legea privind circulația rutieră, denumită în continuare „1961 Act") prevede obligația de a subscrie o asigurare pentru utilizarea unui vehicul, după cum urmează:

„(1) Niciunei persoane (denumită în continuare «utilizator») nu îi este permis să circule cu un vehicul cu propulsie mecanică într-un loc public, cu excepția cazului în care un asigurător auto sau o persoană exceptată este răspunzătoare de daunele provocate prin utilizarea neglijentă a vehiculului sau a cazului în care este în vigoare:

(a) o poliță de asigurare aprobată prin care utilizatorul sau orice altă persoană care ar putea să fie răspunzătoare de daunele provocate prin utilizarea neglijentă a vehiculului de către utilizator este asigurată pentru toate sumele, fără limită, [...] pe care utilizatorul sau reprezentantul personal al acestuia ar putea fi obligați să le plătească oricărei persoane (mai puțin persoanelor exceptate) cu titlu de despăgubire sau de cheltuieli pentru vătămări corporale sau daune materiale provocate de o utilizare neglijentă a vehiculului de către utilizator [...]"

8. Secțiunea 65(1)(a) din 1961 Act, astfel cum a fost inserată prin Regulation 7 of the European Communities (Road traffic) (Compulsory Insurance) (Amendment) Regulations 1992 (denumit în continuare „Regulation 1992"), definește persoana exceptată după cum urmează:

„(a) Orice persoană care solicită despăgubiri pentru vătămări corporale pe care le-a suferit în timpul în care era în sau pe un vehicul cu propulsie mecanică [...] pe care îl privește documentul relevant, altul decât unul sau niște vehicule cu propulsie mecanică ce formează un ansamblu de vehicule dintr-o clasă indicată în vederea aplicării prezentului alineat de reglementări adoptate de ministru, în măsura în care respectivele reglementări nu prevăd o asigurare obligatorie de răspundere civilă care să acopere pasagerii pentru:

(i) orice parte a unui vehicul cu propulsie mecanică, altul decât un

vehicul mare destinat serviciului public, cu excepția cazului în care această parte a vehiculului nu este nici concepută [...] și nici construită cu scaune pentru pasageri;

[...]"

9. În temeiul competențelor conferite ministrului prin secțiunea 5 și prin secțiunea 65(1) (a) din 1961 Act, ministrul a adoptat Regulation 1992, al cărui articol 4 prevede inserarea unui nou articol 6 în Road Traffic (Compulsory Insurance) Regulations 1962 (denumit în continuare „Regulations 1962"), după cum urmează:

„(1) În vederea aplicării alineatului (a) al subsecțiunii (1) din secțiunea 65 din Act, sunt indicate următoarele vehicule:

(a) vehiculele, altele decât motocicletele, concepute și construite cu scaune pentru pasager;

(b) motocicletele concepute și construite cu scaune pentru pasageri.

(2) Paragraful (a) al alineatului (1) al acestui articol va intra în vigoare la 31 decembrie 1995.

(3) Paragraful (b) al alineatului (1) al acestui articol va intra în vigoare la 31 decembrie 1998."

10. Instanța de trimitere precizează că prin coroborarea secțiunii 56 și a secțiunii 65(1) (a) din 1961 Act rezultă că o persoană care circulă cu un vehicul trebuie să fi subscris o poliță de asigurare aprobată care să acopere răspunderea acesteia pentru vătămările corporale suferite de persoanele care călătoresc în vehicul, altele decât persoanele exceptate. Persoanele exceptate sunt cele care solicită repararea daunei suferite în timp ce se aflau într-un vehicul de un alt tip decât cele indicate de ministru în cadrul regulations. În consecință, în ceea ce privește vehiculele indicate de ministru în cadrul regulations, există o obligație de a subscrie o asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru daunele provocate persoanelor care călăto-

resc în aceste vehicule. Cu toate acestea, în cazul în care indică un vehicul sau o clasă de vehicule, ministrul nu are competența de a extinde obligația de a subscrie o asigurare pentru daunele provocate persoanelor care călătoresc în orice parte a acestui vehicul sau clase de vehicule care nu este nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri.

III — Situația de fapt, desfășurarea acțiunii principale și întrebările preliminare

11. La 26 ianuarie 1996, în timp ce era pasageră într-un vehicul, doamna Farrell a fost victima unui accident rutier. Conducătorul auto al vehiculului, care era și proprietarul acestuia, domnul Whitty, a pierdut controlul vehiculului, care s-a ciocnit de un zid. Acest vehicul era o camionetă care nu era nici concepută, nici construită pentru a transporta pasageri în spate, așadar nu era dotată cu scaune în spate. La momentul accidentului, doamna Farrell era așezată în spate pe podeaua vehiculului, cu alte cuvinte, în partea vehiculului care nu era dotată cu scaune.

12. În urma accidentului, s-a dovedit că domnul Whitty nu era asigurat. Din acest motiv, doamna Farrell a încercat să obțină o despăgubire de la MIBI, conform unei convenții încheiate cu Minister for the Environment în 1988 (denumită în continuare „convenția"). Prin această convenție, MIBI se angaja să despăgubească victimele accidentelor rutiere în care erau implicați conducători auto care nu respectaseră obligația impusă prin 1961 Act de a subscrie asigurarea obligatorie.

13. Cu toate acestea, MIBI a refuzat să o despăgubească pe doamna Farrell, pentru motivul că aceasta călătorea într-o parte a vehiculului care nu era nici concepută, nici construită pentru transportul de pasageri. MIBI a considerat că răspunderea pentru vătămările corporale suferite de către reclamantă nu era așadar o răspundere pentru care asigurarea era obligatorie în temeiul 1961 Act, în consecință, convenția nu se aplica și MIBI nu era obligat nici să o despăgubească pe doamna Farrell, nici să execute o decizie pe care doamna Farrell ar putea să o obțină împotriva domnului Whitty.

14. În septembrie 1997, doamna Farrell a inițiat un proces împotriva tuturor pârâților din acțiunea principală. În luna iulie 2001, aceasta a obținut o decizie de condamnare a domnului Whitty. Evaluarea daunelor a fost amânată până la pronunțarea deciziei asupra fondului.

15. Prin argumentele formulate, reclamanta urmărea să obțină o hotărâre declarativă de

drepturi care să indice că legislația națională în vigoare la momentul accidentului nu transpunea în mod corect toate dispozițiile relevante ale primei directive, astfel cum a fost aceasta modificată prin a treia directivă, și în special prin articolul 1 din a treia directivă. În fața instanței naționale, autoritățile care participau la procedură și MIBI au respins ideea că măsurile naționale în vigoare la momentul accidentului nu transpuneau în mod corect dispozițiile articolului 1 din a treia directivă. Astfel, autoritățile respective au arătat că, în măsura în care dispozițiile dreptului național nu prevedeau o asigurare obligatorie care să acopere răspunderea civilă în privința pasagerilor care se aflau în orice parte a unui vehicul cu propulsie mecanică, altul decât un vehicul mare destinat serviciului public, cu excepția cazului în care partea respectivă este concepută și construită cu scaune pentru pasageri, acestea puneau în aplicare în mod adecvat și admisibil dispozițiile relevante ale directivelor; într-adevăr, dispozițiile relevante ale dreptului comunitar permiteau ca obligația de asigurare de răspundere civilă să nu fie extinsă și la pasagerii care se aflau într-o astfel de parte a unui vehicul.

16. Acestea sunt condițiile în care High Court of Ireland a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) În temeiul articolului 1 din 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, Irlanda este obligată ca, începând cu 31 decembrie 1995 – data limită până la care Irlanda trebuia să transpună dispozițiile celei de a treia directive referitoare la pasagerii din vehicule, altele decât motocicletele –, să confere un caracter obligatoriu asigurării de răspundere civilă pentru daunele provocate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui autovehicul care nu a fost nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 1 din a treia directivă conferă drepturi pe care particularii le pot invoca în mod direct în fața instanțelor naționale?"

IV — Analiză

A — *Remarci introductive*

17. Prezenta cauză privește cadrul comunitar în materia asigurării obligatorii de

răspundere civilă auto. Acest cadru rezultă dintr-o serie de directive al căror scop este să faciliteze circulația auto între statele membre.

18. Astfel, în ceea ce privește vehiculele cu motor, prima directivă a prevăzut obligația de a subscrie o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule, care să acopere vătămările corporale. Acoperirea oferită prin asigurare trebuia să cuprindă daunele provocate pe teritoriul altor state membre, potrivit legislației în vigoare în acele state.

19. A doua directivă urmărește să reducă diferențele dintre nivelul și conținutul asigurării obligatorii de răspundere civilă în statele membre, stabilind în special sume minime de garanție. În plus, asigurarea obligatorie trebuie să acopere atât vătămările corporale, cât și daunele materiale. Mai mult, a doua directivă prevede că nu sunt opozabile terților vătămați clauzele contractuale care exclud garanția în cazul în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către persoane care nu sunt titularele unui permis de conducere sau de către persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și la siguranța vehiculului respectiv [5]. În sfârșit, a doua directivă impune crearea unui fond de garantare a cărui misiune este de a repara pagubele materiale sau corporale provocate de un vehicul neidentificat sau neasigurat [6].

20. A treia directivă urmărește de asemenea să reducă diferențele dintre statele membre, în special prin eliminarea diferențelor în asigurarea obligatorie pentru pasageri [7]. A treia directivă cuprinde totodată dispoziții privind domeniul de aplicare teritorială a garanției, precum și accesul la fondul de garantare.

21. A patra directivă [8], care nu este aplicabilă situației de fapt din acțiunea principală, privește în principal soluționarea cererilor de despăgubire rezultate din accidente de circulație produse în afara țării de origine a victimei. Pentru a facilita acțiunea terțului vătămat, directiva îi permite acestuia să acționeze în statul membru de reședință, în fața reprezentantului însărcinat cu soluționarea cererilor de despăgubire și desemnat

5 — Articolul 2 alineatul (1) din a doua directivă.

6 — Articolul 1 alineatul (4) din a doua directivă.

7 — A se vedea în special al cincilea considerent al celei de a treia directive: „... există îndeosebi diferențe în asigurarea obligatorie pentru pasagerii autovehiculelor în unele state membre; [...], pentru a putea proteja această categorie deosebit de vulnerabilă de victime potențiale, astfel de diferențe ar trebui eliminate".

8 — 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 L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 3, denumită în continuare „a patra directivă").

de întreprinderea de asigurare a persoanei responsabile pentru statul respectiv.

22. În sfârșit, Directiva 2005/14/CE [9] actualizează și îmbunătățește sistemul comunitar al asigurării auto, extinzând la toate victimele în special dreptul de acțiune directă prevăzut în a patra directivă.

23. Este necesar să se observe că, încă de la început, cadrul comunitar se integrează într-un cadru mai vechi, cel al sistemului cărții verzi, creat la 1 ianuarie 1953 sub egida Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite și administrat de Consiliul birourilor, organism constituit la Londra în anul 1949. Acest sistem are ca obiectiv, pe de o parte, să se asigure că terții victime ale unor accidente de circulație nu vor suferi din cauza faptului că pagubele materiale și vătămările corporale pe care le suportă au fost provocate de un automobilist străin mai degrabă decât de un automobilist rezident în țara lor și, pe de altă parte, să evite ca automobiliștii să fie obligați să contracteze o asigurare la fiecare dintre frontierele țărilor în care se deplasează.

24. Sistemul cărții verzi se bazează pe birouri naționale [10] care sunt responsabile, pe de o parte, de gestionarea și de soluționarea cererilor de despăgubire rezultate din accidente de circulație produse de automobiliști străini și care garantează, pe de altă parte, certificatele de asigurare auto („carte verde") pe care societățile de asigurare membre le eliberează propriilor asigurați.

25. În rezumat, trebuie să se rețină faptul că dreptul comunitar a prevăzut instituirea unei asigurări obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Terții vătămați beneficiază de o acțiune directă împotriva asigurătorului de răspundere civilă, iar în subsidiar împotriva fondului de garantare auto competent din punct de vedere teritorial. În schimb, dreptul comunitar nu a armonizat normele de răspundere civilă în materia accidentelor de circulație. În aceste condiții, întrebarea care se ridică este dacă și în ce măsură asigurătorul de răspun-

9 — 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).

10 — A se vedea definiția de la articolul 1 din prima directivă: „organizație profesională constituită în conformitate cu Recomandarea nr. 5 adoptată la 25 ianuarie 1949 de Subcomitetul pentru transport rutier al Comitetului pentru transport pe uscat din cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite și care reunește asigurătorii dintr-un stat membru autorizați să încheie asigurări obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de vehicule cu motor".

dere sau fondul de garantare poate opune terțului vătămat nu numai lipsa răspunderii asiguratului, ci, de asemenea, comportamentul terțului vătămat sau excepții întemeiate pe contractul de asigurare [11].

B — *Cu privire la prima întrebare preliminară*

1. Rezumat al argumentelor părților

26. *Doamna Farrell* și *Comisia* apreciază în esență că articolul 1 din a treia directivă impune ca asigurarea obligatorie să acopere, în toate statele membre, daunele provocate persoanelor care călătoresc într-o parte a unui vehicul care nu a fost nici concepută pentru transportul de pasageri, nici dotată cu scaune în acest scop; *guvernul irlandez* și *MIBI* au însă o opinie contrară.

27. *Doamna Farrell* amintește, făcând trimitere la cauza Withers [12], că prima și a doua directivă nu impuneau statelor membre să confere un caracter obligatoriu asigurării în materie de răspundere civilă pentru vătămările corporale cauzate persoanelor care călătoresc într-o parte a vehiculului care nu este nici destinată transportului de pasageri, nici dotată în acest scop. În plus, aceasta subliniază că articolul 1 din a treia directivă a modificat obligațiile statelor în materia asigurării obligatorii, impunându-le să garanteze că asigurarea acoperă toți pasagerii din vehicule. Așadar, a treia directivă nu ar lăsa statelor nicio putere de apreciere cu privire la acest aspect.

28. Doamna Farrell arată că noțiunea „pasager" menționată la articolul 1 din a treia directivă nu face obiectul niciunei definiții. Din ordonanța pronunțată în cauza Withers [13] ar rezulta că pasagerii sunt indivizi care călătoresc în vehicule, indiferent dacă sunt așezați pe scaune sau nu. În opinia acesteia, dacă termenul „pasager" folosit în a treia directivă ar fi interpretat în sensul că desemnează numai persoanele așezate pe scaune, Curtea nu ar fi trebuit să folosească sintagma „așezați pe scaune" în ordonanța menționată. În plus, doamna Farrell subliniază că și în fragmentul privind partea unui vehicul care nu este dotată cu locuri pe scaune Curtea menționează pasagerii. Este evident că în cazul în care Curtea ar fi dorit să stabilească o distincție între pasageri și alte persoane care călătoresc într-un vehicul, Curtea ar fi putut folosi noțiunile „persoană" sau „individ" mai degrabă decât noțiunea „pasager".

11 — A se vedea în această privință norma citată la articolul 2 alineatul (1) din a doua directivă, precum și, în ceea ce privește fondul de garantare, articolul 1 alineatul (4) al treilea paragraf din a doua directivă.

12 — Ordonanța Curții (Camera întâi) din 14 octombrie 2002, Withers (C-158/01, Rec. p. I-8301).

13 — Citată la nota de subsol 12, punctul 21.

29. În opinia doamnei Farrell, ar rezulta din acestea că articolul 1 din a treia directivă trebuie să fie interpretat în sensul că impune statelor membre să confere un caracter obligatoriu asigurării de răspundere civilă pentru daunele provocate persoanelor instalate într-o parte a unui vehicul care nu a fost nici concepută pentru transportul de pasageri, nici dotată cu scaune în acest scop. Această concluzie nu ar putea fi pusă în discuție de fragmentul din procesul-verbal al Consiliului referitor la adoptarea poziției comune privind a treia directivă, potrivit căruia „Consiliul și Comisia declară că dispozițiile articolului 1 nu aduc atingere dispozițiilor din legislațiile statelor membre în ceea ce privește despăgubirea pasagerului a cărui răspundere este angajată în legătură cu accidentul, a pasagerului în plus față de numărul locurilor sau a pasagerului care este transportat într-un vehicul care nu este conceput pentru transportul altor persoane decât al conducătorului auto". Într-adevăr, doamna Farrell amintește că, potrivit jurisprudenței [14], în lipsa unei referiri exprese în cadrul directivei la declarația menționată în procesul-verbal al Consiliului, acest proces-verbal nu poate contribui la interpretarea directivei.

30. *Guvernul irlandez* apreciază că a transpus în mod corect a treia directivă, în condițiile în care aceasta din urmă nu ar obliga statele membre să garanteze că asigurarea obligatorie de răspundere civilă acoperă vătămările corporale suferite de persoanele instalate într-o parte a unui vehicul care nu a fost nici concepută pentru transportul de pasageri, nici dotată cu scaune în acest scop.

31. Întrucât noțiunea „pasager" nu este definită în a treia directivă, guvernul irlandez apreciază că este de competența statelor membre să determine care sunt persoanele ce călătoresc în vehicule care trebuie considerate „pasageri" în sensul celei de a treia directive. În opinia guvernului irlandez, noțiunea „pasager" presupune în mod necesar un vehicul prevăzut cu locuri pe scaune și prezența unui scaun pentru pasager. Această abordare ar fi conformă intenției Consiliului de la momentul adoptării directivei în discuție. În plus, guvernul irlandez invocă o afirmație a Comisiei conform căreia a treia directivă nu împiedica statele membre să prevadă excluderi de la acoperirea oferită de asigurare precum cele prevăzute în Regulations 1992 [15].

32. Guvernul irlandez apreciază că trebuie să se facă distincție între termenul „pasager" în sensul articolului 1 din a treia directivă și

14 — Hotărârea din 30 ianuarie 1985, Comisia/Danemarca (143/83, Rec., p. 427, punctele 12 și 13), și hotărârea din 26 februarie 1991, Antonissen (C-292/89, Rec. 1991, p. I-745, punctele 17 și 18).

15 — În această privință, guvernul irlandez face trimitere la o scrisoare din 4 mai 1990 provenită de la directorul Direcției generale Instituții financiare și drept al societăților a Comisiei Europene, care menționează în special că ar fi absolut clar că în lipsa unei definiții a conceptului „pasager" în cadrul directivei, statele membre ar dispune în mod evident de o anumită libertate pentru a decide care sunt cazurile în care o persoană ce călătorește în sau pe un vehicul într-un mod periculos și care nu a fost prevăzut de producătorul auto nu poate să mai fie considerată ca fiind „pasager".

termenul „pasager" atunci când acest termen este folosit într-un sens mai general, pentru a desemna pe cineva care se află în sau pe un vehicul, altcineva decât conducătorul auto. Faptul că puterea de apreciere revine statelor membre, astfel cum s-ar arăta în cauza Mendes Ferreira [16], ar permite ca, în lipsa unei definiții a noțiunii „pasager" în cadrul celei de a treia directive, acestea să stabilească situațiile în care o persoană care circulă în mod periculos în sau pe un vehicul, într-un mod ce nu a fost prevăzut de către producătorul auto, nu mai este considerată ca fiind un pasager în sensul articolului 1 din această directivă.

33. Pe de altă parte, guvernul irlandez arată că abordarea sa ar corespunde pe deplin cerințelor de siguranță. În opinia acestuia, una dintre finalitățile unui vehicul este de a transporta în condiții de siguranță alte persoane decât conducătorul auto. În această privință, guvernul menționat face referire, pe de o parte, la efortul permanent pentru îmbunătățirea siguranței vehiculelor și, pe de altă parte, la cerințele atât de drept intern, cât și de drept comunitar privind instalarea și folosirea centurilor de siguranță în vehicule [17]. Opțiunea Irlandei de a nu impune asigurarea obligatorie în privința pasagerilor care călătoresc în părți ale vehiculelor care nu au fost concepute pentru transportul pasagerilor (de exemplu, pe cupa unui excavator) ar fi așadar absolut conformă cu politica națională în materie de securitate rutieră.

34. Ar fi incompatibil cu o astfel de abordare să se admită că unii pasageri călătoresc în părți ale vehiculelor care nu au fost concepute pentru transportul pasagerilor și care nu sunt dotate cu sisteme de fixare corespunzătoare. De asemenea, din punctul de vedere al dreptului comunitar, ar fi paradoxal să se introducă directive privind construirea, dotarea și utilizarea vehiculelor pentru a standardiza siguranța acestora și să se impună prezența centurilor de siguranță pentru toți pasagerii și, în același timp, să se insiste ca persoanele, indiferent în care parte a vehiculului călătoresc, inclusiv pe acoperișul acestuia sau sub vehicul, să fie despăgubite printr-o asigurare în condițiile în care aceste persoane s-au pus ele însele într-o situație periculoasă.

35. La rândul său, *Comisia* constată că dezbaterea privește în principal întinderea obligației ce rezultă din articolul 1 din a treia directivă, de a institui prin asigurarea obligatorie o acoperire pentru vătămările corporale ale pasagerilor. Aceasta precizează că situația pasagerilor din vehicule nu era în mod expres reglementată la nivel comunitar

16 — Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec., p. I-6711).

17 — Guvernul irlandez menționează cu titlu de exemplu Directiva 76/115/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la ancorajele centurilor de siguranță ale autovehiculelor (JO L 24, p. 6, Ediție specială, 13/vol. 2, p. 146), Directiva 77/541/CEE a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la centurile de siguranță și la sistemele de reținere ale autovehiculelor (JO L 220, p. 95, Ediție specială, 13/vol. 3, p. 243), modificată prin Directiva 90/628/CEE a Comisiei din 30 octombrie 1990 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 77/541/CEE (JO L 341, p. 1), și Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (JO L 373, p. 26, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 99).

înainte de adoptarea acestei directive. În schimb, Comisia susține că respectivul articol a extins în mod expres acoperirea oferită prin asigurarea obligatorie impusă la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă la vătămările corporale ale „tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto", după cum se arată, de altfel, la punctul 34 din hotărârea Mendes și Delgado Correia Ferreira [18] [19].

36. În opinia Comisiei, articolul 1 din a treia directivă ar urmări instituirea unei abordări uniforme cu privire la asigurarea pasagerilor, având drept corolar necesar existența unei definiții comunitare a noțiunii „pasager". Totuși, această noțiune nefiind definită în mod expres în a treia directivă, un „pasager" este pur și simplu „un călător în sau pe un vehicul public sau privat; orice ocupant al unui astfel de vehicul care nu este nici conducătorul auto, nici pilotul, nici un membru al echipajului" [20].

37. Comisia amintește că a treia directivă are drept obiectiv garantarea unui înalt nivel de protecție a consumatorului în sectorul asigurărilor auto și că o definiție largă a noțiunii „pasager" ar permite o mai bună realizare a acestui obiectiv prin oferirea unei protecții oricărei persoane care călătorește într-un vehicul. Aceasta adaugă faptul că noțiunea „vehicul" este definită în termeni foarte generali la articolul 1 alineatul (1) din prima directivă. Comisia constată că reglementarea conține o excludere specifică privind persoanele care intră în mod voluntar și în cunoștință de cauză într-un vehicul furat. În schimb, această reglementare nu ar preciza nimic despre situația unei persoane care folosește un vehicul într-un mod care nu a fost prevăzut de producător, deși se poate în mod evident considera că se pun astfel aceleași probleme de ordine publică.

38. În ceea ce privește declarația înscrisă în procesul-verbal al Consiliului la momentul adoptării poziției comune a Consiliului, Comisia arată că o astfel de declarație generală care nu este menționată în cuprinsul unei dispoziții de drept derivat nu poate fi folosită în scopul interpretării acesteia [21]. Mai ales o declarație care contrazice cuprinsul sau structura unei directive nu ar putea să modifice categoria de persoane care trebuie să fie acoperite prin asigurarea obligatorie [22].

39. În plus, Comisia apreciază că declarația nu a fost redactată în mod expres pentru a

18 — Citată la nota de subsol 16.

19 — „Cu toate acestea, este necesar să se amintească faptul că, deși articolul 1 din a treia directivă a extins asigurarea obligatorie impusă la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă, astfel cum a fost acesta precizat și completat prin a doua directivă, în ceea ce privește vătămările corporale ale tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, rezultă... din prezenta hotărâre că acesta nu impune tipul de răspundere civilă pe care asigurarea obligatorie auto trebuie să o acopere."

20 — Definiția din New Shorter Oxford Dictionary, 1993, reținută de Comisie.

21 — Hotărârea Antonissen, citată la nota de subsol 14, și hotărârea din 10 ianuarie 2006, Skov și alții, C-402/03, Rec., p. I-199.

22 — A se vedea, prin analogie, hotărârea Skov, citată anterior, punctul 43.

clarifica noțiunea „pasager" ca atare, nici, în consecință, întinderea obligației de asigurare. Aceasta înțelege mai degrabă că respectiva declarație privește anumite situații în care despăgubirea ar putea fi limitată din cauza unor considerații legate de răspunderea victimei.

40. Cu privire la această limitare, Comisia amintește cauza Candolin [23], în care s-a solicitat Curții să analizeze o dispoziție de drept finlandez ce permite reducerea despăgubirii unui pasager ținând seama de propria răspundere a acestuia în cazul în care conducătorul vehiculului era în stare de ebrietate. Comisia subliniază că în această cauză Curtea a respins afirmația potrivit căreia dreptul comunitar nu stabilește nicio limită a aprecierii, potrivit dreptului național al răspunderii civile, a importanței contribuției pasagerului la producerea daunei pe care a suferit-o și că întinderea unei astfel de despăgubiri poate fi limitată numai în circumstanțe excepționale, pe baza unei aprecieri individuale (iar nu pe baza unor criterii generale și abstracte) [24]. În această privință, Comisia semnalează faptul că a treia directivă a fost modificată ulterior faptelor din acțiunea principală, prin Directiva 2005/14/CE [25], care inserează un nou paragraf la articolul 1 din a treia directivă [26].

41. Pe de altă parte, Comisia consideră că situația în care se află o persoană care acceptă pur și simplu sau alege să călătorească într-o parte a unui vehicul care nu este dotată cu scaune pentru pasageri nu poate fi asimilată împrejurărilor foarte speciale și grave care justifică exceptarea de la obligația de asigurare. O astfel de excepție este prevăzută în a treia directivă pentru pasagerii care călătoresc în mod voluntar și în cunoștință de cauză într-o mașină furată, precum și de a doua directivă, care conține o derogare de la obligația de despăgubire în ceea ce privește persoanele care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna, în condițiile în care se dovedește că acestea știau că vehiculul nu este asigurat.

42. Așadar, Comisia consideră că noțiunea „pasager" în sensul articolului 1 din a treia directivă este o noțiune foarte largă, care acoperă orice persoană transportată într-un vehicul.

2. Apreciere

a) Cuprinsul și contextul normativ al articolului 1 din a treia directivă

23 — Hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin, C-537/03, Rec., p. I-5745.

24 — Hotărârea Candolin, citată anterior, punctele 29 și 30.

25 — Citată la nota de subsol 9.

26 — „Statele membre iau măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau orice clauză contractuală dintr-o poliță de asigurare, care exclude un pasager de la suma asigurată pe motiv că știa sau ar fi trebuit să știe că șoferul vehiculului era sub influența alcoolului sau a unui drog în momentul accidentului, să fie considerată nulă în ceea ce privește cererile de despăgubire ale acestui pasager."

43. Dacă noțiunea de vehicul este definită la articolul 1 din prima directivă, situația nu este aceeași în ceea ce privește noțiunea de pasager. În plus, articolul 1 din a treia directivă face referire la „t[oți] pasageri[i], alții decât conducătorul auto", indicând faptul că unui conducător auto nu i se poate atribui calitatea de pasager [27].

44. Guvernul irlandez nu contestă faptul că, într-o accepțiune largă, noțiunea de pasager include orice persoană care se găsește „în sau pe" un vehicul.

45. Întrebarea care se ridică astfel este dacă trebuie excluși din cercul pasagerilor în sens larg cei care se află la bordul unui vehicul, în condițiile în care vehiculul nu este destinat transportului acestora și/sau nu este dotat în acest scop.

46. Guvernul irlandez, susținut de MIBI, se pronunță în favoarea unei accepțiuni mai restrânse a noțiunii de pasager, care ar exclude de la acoperirea oferită prin asigurare terții vătămați care s-au îmbarcat într-un vehicul care nu era nici destinat transportului lor, nici dotat în acest scop. Guvernul irlandez justifică această abordare printr-o preocupare pentru coerență cu reglementarea referitoare la securitatea rutieră, arătând că includerea unor astfel de persoane în domeniul de aplicare al garanției de asigurare obligatorie ar însemna să impună acoperirea prin asigurare a unui comportament în mod deliberat periculos.

47. Deși preocuparea pentru coerență a guvernului irlandez merită să rețină atenția, nu este mai puțin adevărat că interpretarea astfel propusă a articolului 1 din a treia directivă urmărește să introducă o distincție între terții vătămați, care nu rezultă din cuprinsul directivei. Comisia subliniază în mod justificat că dreptul comunitar relevant prevede în mod explicit o excepțare de la obligația de asigurare în privința pasagerilor care călătoresc voluntar și în cunoștință de cauză într-o mașină furată [28], precum și o derogare de la obligația de despăgubire în ceea ce privește persoanele care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna, atunci când se dovedește că acestea știau că vehiculul nu este asigurat [29]. Așadar, nu rezultă oportunitatea introducerii unor limitări implicite ale acoperirii oferite pasagerilor prin asigurare.

27 — Cu privire la dificultățile determinării concrete a conducătorului auto, a se vedea studiul foarte instructiv al Centrului de drept al consumatorilor de la Universitatea din Louvain, consacrat situației în dreptul belgian: „Noțiunea de conducător auto sub regimul legii din 21 noiembrie 1989", Forumul asigurărilor, 2006.

28 — Articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf din a doua directivă.

29 — Articolul 1 alineatul 4 al treilea paragraf din a doua directivă.

48. În ceea ce privește neacoperirea persoanelor care se expun în mod voluntar unui pericol de care ar fi trebuit să fie conștiente, potrivit poziției adoptate de guvernul irlandez, se impune citarea cauzei Candolin [30], având ca obiect o dispoziție de drept finlandez care permite reducerea despăgubirii unui pasager – prin acceptarea unei culpe care a contribuit la producerea daunei – în cazul în care conducătorul vehiculului era în stare de ebrietate. După ce a subliniat că primele trei directive privind asigurarea auto nu au armonizat normele de răspundere civilă în materia accidentelor de circulație, Curtea a apreciat că astfel de norme nu ar putea să aducă atingere efectului util al directivelor menționate. Curtea a admis faptul că s-a adus o astfel de atingere în cazul în care dreptul de despăgubire a victimei a fost redus pe baza unor criterii generale și abstracte, iar nu pe baza unei aprecieri individuale a comportamentului acesteia. Transpus în prezenta cauză, în pofida faptului că dispozițiile de drept național în cauză nu privesc dreptul răspunderii civile, acest raționament ar putea însemna că acoperirea oferită prin asigurare anumitor categorii de persoane transportate nu ar putea fi redusă sau exclusă pe baza unor considerații legate de periculozitatea abstractă a comportamentului acestora.

49. În cele din urmă, deși directiva în cauză nu este aplicabilă în acțiunea principală, se impune constatarea că și Directiva 2005/14 a adoptat o abordare restrictivă în raport cu limitările acoperirii oferite prin asigurare pasagerilor. Într-adevăr, articolul 1 din a treia directivă, astfel cum a fost modificat prin Directiva 2005/14 [31], prevede că „[s]tatele membre iau măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau orice clauză contractuală dintr-o poliță de asigurare, care exclude un pasager de la suma asigurată pe motiv că știa sau ar fi trebuit să știe că șoferul vehiculului era sub influența alcoolului sau a unui drog în momentul accidentului, să fie considerată nulă în ceea ce privește cererile de despăgubire ale acestui pasager". Această dispoziție este motivată prin faptul că pasagerul „nu este în mod obișnuit în măsură să evalueze corect gradul de intoxicare a șoferului" [32].

b) Finalitatea articolului 1 din a treia directivă

50. Trebuie să se cerceteze dacă finalitatea articolului 1 din a treia directivă confirmă obiecțiile de mai sus, prezentate în temeiul cuprinsului respectivului articol și al contextului normativ al acestuia.

51. În ceea ce privește acoperirea oferită pasagerilor prin asigurarea obligatorie auto,

30 — Citată anterior, punctul 23.

31 — Citată la nota de subsol 9.

32 — Considerentul (15) al Directivei 2005/14.

dreptul comunitar a fost modificat în mod apreciabil prin a treia directivă. În cauza Withers, care are ca obiect o situație de fapt similară celei din acțiunea principală, Curtea a considerat, în privința primei și a celei de a doua directive, că acestea „nu se opun menținerii unei legislații naționale care nu prevede că asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule acoperă vătămările corporale ale pasagerilor transportați într-o parte a unui vehicul, altul decât un vehicul mare destinat serviciului public, cu excepția situației în care această parte a vehiculului este concepută și construită cu scaune pentru pasageri", întrucât statele membre au rămas competente pentru a determina întinderea acoperirii oferite prin asigurare pasagerilor [33].

52. Această jurisprudență nu pare să fie determinantă în prezenta cauză, în condițiile în care prima directivă are drept obiectiv eliminarea „diferențelor în asigurarea obligatorie pentru pasagerii autovehiculelor în unele state membre" [34], prin extinderea acoperirii oferite prin asigurarea obligatorie prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din a treia directivă la „t[oți] pasageri[i], alții decât conducătorul auto" [35].

53. Trebuie să se sublinieze aici că această extindere urmărea protejarea unei „categori[i] deosebit de vulnerabil[e] de victime potențiale" [36]. Or, această vulnerabilitate există în privința tuturor persoanelor transportate, astfel cum Comisia a subliniat în mod corect. În schimb, considerațiile Comisiei referitoare la necesitatea unui înalt nivel de protecție a consumatorilor, astfel cum a fost exprimată în al treisprezecelea considerent, nu conving deloc, întrucât obligația de protecție a consumatorilor nu ar putea să nu țină seama de comportamentul persoanei transportate, în cazul în care aceasta se expune în mod deliberat unui pericol.

54. Având în vedere faptul că a treia directivă continua armonizarea conținutului și a întinderii asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, trebuie să se considere că noțiunea de pasager, prevăzută la articolul 1 din a treia directivă, trebuie interpretată în mod uniform la nivel comunitar. Într-adevăr, lipsa unei astfel de interpretări uniforme ar avea ca efect tocmai să permită subzistența diferențelor pe care a treia directivă intenționează să le elimine.

55. În această privință, trebuie să se sublinieze că interpretarea propusă de guvernul irlandez ar risca să introducă noi diferențe între statele membre. Într-adevăr, dacă

33 — A se vedea punctul 18 din ordonanța citată la nota de subsol 12.

34 — Al cincilea considerent al celei de a treia directive.

35 — A se vedea cu privire la acest aspect hotărârea Mendes Ferreira, citată la nota de subsol 16, punctul 34.

36 — Al cincilea considerent al celei de a treia directive.

noțiunea de pasager ar fi limitată la pasagerii care folosesc locuri prevăzute pentru transportul lor, ar putea apărea diferențe în dezavantajul unor astfel de pasageri [37].

56. În acest context, pare dificil ca noțiunea de pasager în sensul articolului 1 din a treia directivă să depindă de comportamentul victimei unui accident de circulație. În realitate, luarea în considerare a periculozității comportamentului victimei unui accident de circulație, indiferent dacă aceasta s-a îmbarcat sau nu într-un vehicul supus obligației de asigurare, ține de dreptul răspunderii civile, și nu de domeniul de aplicare al acțiunii directe a victimei împotriva asigurătorului de răspundere civilă sau, în subsidiar, împotriva organismului prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din a doua directivă. Îi este permis asigurătorului sau organismului menționat anterior să exercite o acțiune împotriva persoanei al cărei comportament a contribuit la realizarea daunei.

57. În cele din urmă, referirea guvernului irlandez la declarația comună a Consiliului și a Comisiei înscrisă în procesul-verbal al Consiliului la momentul adoptării poziției comune a Consiliului, reluată în scrisoarea din 4 mai 1990 menționată anterior, nu pare deloc relevantă. Potrivit jurisprudenței constante a Curții, o declarație generală înscrisă în procesul-verbal al Consiliului care nu este menționată în cuprinsul unei dispoziții de drept derivat nu poate fi folosită în scopul interpretării acesteia [38]; în orice caz, declarația respectivă nu privește decât limitarea „despăgubirii pasagerului", în cazul în care acesta a contribuit la realizarea daunei pe care o suportă. Așadar, această declarație pare să privească normele de răspundere civilă și nu ar putea limita domeniul de aplicare al dispozițiilor de drept comunitar care garantează o întindere uniformă a garanției de asigurare – cu excluderea oricărei limitări, mai puțin în cazul unei excepții prevăzute în mod expres, legată de comportamentul pasagerului.

c) Concluzie

58. Articolul 1 din Directiva 90/232/CEE a Consiliului trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să mențină o legislație națională care prevede o excludere de la obligația de asigurare în materia răspunderii civile pentru vătămările corporale suferite de particularii care călătoresc în părți ale vehiculului care nu sunt nici

37 — A se vedea, de exemplu, în ceea ce privește Franța, articolul A211-3 din Codul asigurărilor: „transportul este considerat ca fiind efectuat în condiții suficiente de siguranță: a) În ceea ce privește autoturismele, ... atunci când pasagerii sunt transportați în interiorul vehiculelor; b) În ceea ce privește vehiculele utilitare, atunci când persoanele transportate s-au îmbarcat fie în interiorul cabinei, fie pe o platformă cu părți laterale, fie în interiorul unei caroserii închise, iar numărul acestora nu este mai mare de opt în plus față de conducătorul auto; ... *Pentru aplicarea dispozițiilor anterioare, copiii cu vârste mai mici de zece ani se iau în considerare ca jumătate de persoană...*" (sublinierea noastră).

38 — A se vedea hotărârile citate la nota de subsol 21.

concepute, nici construite cu scaune pentru pasageri.

C — *Cu privire la a doua întrebare*

59. Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle dacă articolul 1 din a treia directivă conferă particularilor drepturi pe care aceștia ar putea să le invoce în fața instanțelor naționale.

1. Rezumatul argumentelor părților

60. *Doamna Farrell* și *Comisia* susțin că articolul 1 din a treia directivă conferă drepturi pe care particularii le pot invoca direct în fața instanțelor naționale. În schimb, *guvernul irlandez* și *MIBI* pretind că, întrucât această directivă este corect transpusă, nici măcar nu se pune această problemă.

61. *Doamna Farrell* subliniază că, în cazul în care obligațiile impuse statelor membre sunt suficient de clare și de precise, o directivă poate avea efect direct. Aceasta consideră că din cuprinsul ordonanței Withers, citată anterior, rezultă că, în opinia Curții, acesta este cazul în ceea ce privește a treia directivă. Potrivit doamnei Farrell, împrejurarea că, la punctul 20 din această ordonanță [39], Curtea nu a declarat că a treia directivă nu prezenta caracteristicile necesare pentru a avea efect direct demonstrează că numai data la care s-a produs accidentul împiedica invocarea celei de a treia directive. Doamna Farrell consideră că, prin urmare, trebuie să se răspundă la a doua întrebare preliminară că „[a]rticolul 1 din a treia directivă, concepută pentru a conferi drepturi în termeni suficient de precizi și de clari, este de natură a avea efect direct".

62. *Guvernul irlandez,* susținut de *MIBI,* consideră că, întrucât a pus în aplicare în mod corect a treia directivă, nu este necesară invocarea efectului direct al acestei directive. Cu toate acestea, fără a aduce atingere acestei poziții, guvernul irlandez arată că un astfel de efect direct nu ar putea să decurgă în niciun caz din ordonanța Withers, citată anterior. MIBI contestă că ar fi o emanație a statului în sensul criteriilor evocate în hotărârea Foster [40]: în această privință, MIBI face referire la forma sa juridică privată și la faptul că își exercită atribuțiile în materie de asigurare obligatorie auto în temeiul unei convenții negociate în mod liber cu statul.

39 — „Cu toate acestea, accidentul care este la originea acțiunii principale a avut loc [...] înainte de expirarea termenului de transpunere stabilit în a treia directivă pentru Irlanda [...]. Așadar, această directivă nu ar putea fi invocată de către părțile din acțiunea principală în fața instanței de trimitere."

40 — Hotărârea din 12 iulie 1990, Foster (C-188/89, Rec., p. I-3313, punctul 18).

63. La rândul său, *Comisia* amintește că particularii pot invoca în mod direct dispozițiile unei directive împotriva unui stat membru în măsura în care acestea sunt necondiționate și suficient de precise. În consecință, în opinia acesteia, întrebarea preliminară care se ridică este dacă MIBI este o emanație a statului în sensul criteriilor evocate în hotărârea Foster [41]. Pentru a fi calificat astfel, MIBI trebuie să fie un organism sau o entitate care este supusă autorității sau controlului statului sau care dispune de puteri exorbitante în raport cu cele care rezultă din normele aplicabile în relațiile dintre particulari. Comisia susține că, având în vedere misiunea publică specială a organismului MIBI, acesta trebuie să fie considerat o emanație a statului. Pe de altă parte, aceasta menționează o hotărâre a Circuit Court (Irlanda), în care s-ar fi ajuns la o concluzie similară [42].

64. În opinia Comisiei, nu rămâne decât să se verifice dacă termenii articolului 1 din a treia directivă sunt necondiționați și suficient de preciși pentru a fi invocați împotriva organismului MIBI. Comisia constată că acest articol prevede că asigurarea obligatorie acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul, fiind excluși în mod expres numai cei care călătoresc în cunoștință de cauză într-un vehicul furat. Așadar, Comisia consideră că articolul în discuție permite identificarea atât a beneficiarilor, cât și a tipului de răspundere care trebuie acoperită prin asigurarea obligatorie. Aceasta adaugă faptul că, desigur, articolul 3 alineatul (1) din prima directivă lasă statelor membre o anumită putere de apreciere cu privire la modul de organizare a propriului sistem de asigurare obligatorie; totuși, această putere de apreciere este, potrivit Comisiei, pur organizațională și nu ar privi întinderea obligației fundamentale de asigurare. Prin urmare, Comisia propune Curții să statueze că articolul 1 din a treia directivă poate fi invocat în mod direct de către particulari în fața instanțelor naționale.

2. Apreciere

65. Având în vedere situația de fapt din acțiunea principală, rezultă că instanța de trimitere urmărește să afle dacă reclamanta poate să invoce articolul 1 din a treia directivă cu scopul de a înlătura dispozițiile de drept național care exclud de la beneficiul garanției asigurării obligatorii – și, în consecință, de la prestațiile din partea MIBI – persoanele care călătoresc în oricare parte a unui vehicul care nu este nici concepută, nici construită cu scaune pentru pasageri.

41 — Hotărârea citată la nota de subsol 40.

42 — Hotărârea din 29 octombrie 1999, Dublin Bus împotriva MIBI.

66. Potrivit jurisprudenței [43], numai dispozițiile necondiționate și suficient de precise sunt de natură a fi invocate de către un particular împotriva unui stat.

67. Articolul 1 din a treia directivă prevede că asigurarea obligatorie „acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul", fiind excluși numai cei care călătoresc în cunoștință de cauză într-un vehicul furat. Întrucât articolul menționat permite identificarea atât a beneficiarilor, cât și a naturii răspunderii care trebuie acoperită prin asigurarea obligatorie, rezultă că acesta conferă particularilor respectivi un drept necondiționat și de o precizie suficientă. Această concluzie nu ar putea fi pusă în discuție de împrejurarea că articolul 1 din a treia directivă trimite la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă, care impune statelor membre să 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". Într-adevăr, deși directivele ulterioare au lăsat statelor membre o anumită latitudine în punerea în aplicare a dispozițiilor în materie de asigurare obligatorie auto, nu este mai puțin adevărat că acestea au precizat conținutul și întinderea asigurării obligatorii de răspundere civilă auto; în ceea ce privește pasagerii, a căror definiție reiese exclusiv din dreptul comunitar, situația lor juridică poate fi definită în lumina celor trei generații succesive de directive.

68. Subzistă o dificultate deosebită, care rezultă în speță din faptul că vehiculul accidentat nu era asigurat și că victima, doamna Farrell, solicita o despăgubire de la MIBI, în calitate de organism autorizat în sensul articolului 1 alineatul (4) din a doua directivă.

69. Fiind vorba despre o entitate de drept privat ai cărei membri sunt societățile de asigurare prezente în Irlanda pe piața asigurărilor auto și care este legată de stat printr-o convenție de drept privat [44] în vederea îndeplinirii misiunilor organismului prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din a doua directivă, trebuie să se determine dacă MIBI poate fi considerat ca o emanație a statului în sensul criteriilor evocate în hotărârea Foster [45]. Potrivit Curții, „dispoziții necondiționate și suficient de precise ale unei directive [pot] fi invocate de către justițiabili împotriva unor organisme sau entități [...] aflate sub autoritatea sau sub controlul statului sau care [dispun] de puteri exorbitante în raport cu cele care rezultă din normele aplicabile în relațiile dintre particulari." Rezultă de aici, potrivit Curții, că, „în orice caz, printre entitățile cărora li se pot opune dispozițiile

43 — A se vedea, de exemplu, hotărârea din 19 ianuarie 1983, Becker (8/81, Rec., p. 53).

44 — Convenția din 21 decembrie 1988 încheiată între MIBI și ministrul mediului.

45 — Citată la nota de subsol 40, punctul 18.

unei directive de natură a avea efecte directe figurează un organism care, indiferent de forma sa juridică, a fost însărcinat în temeiul unui act al autorității publice să îndeplinească, sub controlul acesteia din urmă, un serviciu de interes public și care dispune, în acest scop, de puteri exorbitante în raport cu normele aplicabile în relațiile dintre particulari" [46].

70. Problema dobândește o dimensiune specială în măsura în care cadrul comunitar al asigurării auto se integrează într-un sistem mai vechi [47], în care a fost lăsat un spațiu larg profesioniștilor din asigurări în scopul instituirii de birouri naționale și de fonduri naționale de garantare auto, astfel încât punerea în aplicare a cadrului comunitar în statele membre este efectuată într-o mare măsură prin structuri de drept privat.

71. Ținând seama de puținele elemente oferite de instanța de trimitere în privința organismului MIBI, pare dificil să se afirme de la bun început că acesta din urmă se află sub autoritatea sau sub controlul statului și nu este sigur că acesta dispune de puteri exorbitante în raport cu cele care rezultă din normele aplicabile în relațiile dintre particulari. În schimb, nu este contestat faptul că MIBI îndeplinește funcțiile unui organism autorizat în sensul articolului 1 alineatul (4) din a doua directivă, însărcinat cu despăgubirea victimelor accidentelor provocate de vehicule neidentificate sau neasigurate. Această misiune prezintă un caracter public, în condițiile în care este prevăzută de a doua directivă însăși, controlul statului exercitându-se prin intermediul autorizării – convenționale în speță – a organismului în cauză [48].

72. În concluziune, considerăm că MIBI poate fi asimilat statului în calitate de organism autorizat în sensul articolului 1 alineatul (4) din a doua directivă, însărcinat cu misiunea încredințată organismelor menționate de a doua directivă, astfel încât articolul 1 din a treia directivă poate fi invocat în mod direct de particulari în fața instanțelor naționale.

46 — Hotărârea citată anterior, punctul 20.

47 — A se vedea punctul 23 de mai sus și următoarele.

48 — Cu privire la problema asimilării unei entități private de tipul unui organism profesional statului, a se vedea Wernicke, S., *Die Privatwirkung im Europäischen Gemeinschaftsrecht*, Baden-Baden, 2002, p. 186 și următoarele. Autorul reține ca situație de asimilare pe aceea în care un particular a fost însărcinat să îndeplinească o misiune publică ce revine statului în temeiul dreptului comunitar, în condițiile în care, în dreptul național, executarea acestei misiuni nu îi revine decât particularului în cauză (a se vedea op. cit., p. 190). Cu toate acestea, autorul nu admite că este vorba despre o asimilare decât în măsura necesară în scopul executării misiunii publice. Suntem de acord cu această soluție, întrucât garantează posibilitatea invocării dispozițiilor precise și necondiționate de drept derivat în toate statele membre, indiferent de natura organismului reținut de stat în scopul asigurării misiunii publice prevăzute de dreptul comunitar.

V — Concluzie

73. Având în vedere observațiile care precedă, se propune Curții să răspundă întrebărilor instanței de trimitere după cum urmează:

„1) Articolul 1 din Directiva 90/232/CEE a Consiliului trebuie interpretat în sensul că se opune ca un stat membru să mențină o legislație națională care prevede o excludere de la obligația de asigurare în materia răspunderii civile pentru vătămările corporale suferite de particularii care călătoresc în părți ale vehiculului care nu sunt nici concepute, nici construite cu scaune pentru pasageri.

2) Articolul 1 din Directiva 90/232/CEE a Consiliului poate fi invocat în mod direct de particulari în fața instanțelor naționale."