HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

4 septembrie 2018*

„Trimitere preliminară – Asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule – Directiva 72/166/CEE – Articolul 3 alineatul (1) – A doua directivă 84/5/CEE – Articolul 1 alineatul (4) – Obligația de a încheia un contract de asigurare – Vehicul imobilizat pe un teren privat – Drept de acțiune al organismului de despăgubire împotriva proprietarului vehiculului neasigurat”

În cauza C-80/17,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție, Portugalia), prin decizia din 7 februarie 2017, primită de Curte la 14 februarie 2017, în procedura

Fundo de Garantia Automóvel

împotriva

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, domnii M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz și J. Malenovský, președinți de cameră, domnii E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot și A. Arabadjiev (raportor), doamna M. Berger, domnul F. Biltgen, doamna K. Jürimäe și domnii C. Lycourgos, M. Vilaras și E. Regan, judecători,

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 30 ianuarie 2018,

luând în considerare observațiile prezentate:

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

– pentru guvernul german, de T. Henze și de M. Hellmann, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: portugheza.

– pentru Irlanda, de M. Browne, de G. Hodge, de E. Creedon și de A. Joyce, în calitate de agenți, asistați de G. Gilmore, BL;

– pentru guvernul spaniol, de V. Ester Casas, în calitate de agent;

– pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de P. Garofoli, avvocato dello Stato;

– pentru guvernul leton, de I. Kucina și de G. Bambāne, în calitate de agenți;

– pentru guvernul Regatului Unit, de S. Brandon, de C. Brodie, de R. Fadoju și de G. Brown, în calitate de agenți, asistați de A. Bates, barrister;

– pentru Comisia Europeană, de K.-P. Wojcik și de B. Rechena, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 26 aprilie 2018,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 3 din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 1972, L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 (JO 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212) (denumită în continuare „Prima directivă”) și a articolului 1 alineatul (4) din A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO 1984, L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 (JO 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212) (denumită în continuare „A doua directivă”).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Fundo de Garantia Automóvel (Fondul de Garantare pentru Autovehicule, Portugalia, denumit în continuare „Fondul”), pe de o parte, și doamnele Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana și Cristiana Micaela Caetano Juliana, pe de altă parte, în legătură cu rambursarea despăgubirilor pe care Fondul le-a plătit victimelor unui accident în care a fost implicat vehiculul aparținând doamnei Destapado Pão Mole Juliana și condus de fiul său.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 2009, L 263, p. 11) a abrogat printre altele Prima și A doua directivă. Cu toate acestea, ținând seama de data faptelor din litigiul principal, trebuie să fie avute în vedere aceste două directive.

4 Articolul 1 din Prima directivă prevedea:

„În sensul prezentei directive:

1. «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;

[…]”

5 Articolul 3 alineatul (1) din această directivă prevedea:

„În conformitate cu dispozițiile [a se citi «Sub rezerva dispozițiilor»] articolului 4, 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.”

6 Articolul 4 din directiva menționată prevedea:

„Un stat membru poate deroga de la dispozițiile articolului 3 cu privire la:

(a) anumite persoane fizice sau juridice, publice sau private; lista acestor persoane se întocmește de către statul interesat și se comunică celorlalte state membre și Comisiei.

În acest caz, statul membru care prevede această derogare ia măsurile corespunzătoare pentru a asigura plata despăgubirii daunelor cauzate pe teritoriul său și pe teritoriul altor state membre de vehiculele care aparțin acestor persoane. […]

(b) anumite tipuri de vehicule sau anumite vehicule care au o plăcuță specială; lista acestor tipuri sau a acestor vehicule se alcătuiește de către statul în cauză și se comunică celorlalte state membre și Comisiei.

În acest caz, fiecare stat membru se asigură că vehiculele menționate la primul paragraf de la prezenta literă sunt tratate în același mod ca vehiculele pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 alineatul (1). […]”

7 Articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă prevedea:

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

Primul paragraf nu aduce atingere dreptului statelor membre de a considera despăgubirea din partea organismului ca fiind subsidiară sau nesubsidiară și dreptului de a soluționa cererile de despăgubire dintre acest organism și persoana sau persoanele responsabile de accident și alți asigurători sau organisme de asigurări sociale obligate să despăgubească victima pentru același accident. Cu toate acestea, statele membre nu pot autoriza organismul să condiționeze plata despăgubirii de stabilirea de către victimă, într-un fel sau altul, a incapacității sau refuzului persoanei responsabile de a plăti.”

Dreptul portughez

8 Articolul 1 alineatul 1 din Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Decretul-lege nr. 522/85 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto) din 31 decembrie 1985 (*Diário da República*, seria I, nr. 301, al șaselea supliment din 31 decembrie 1985), în versiunea în vigoare la data faptelor din litigiul principal (denumit în continuare „Decretul-lege nr. 522/85”), prevede că, pentru a se putea circula cu un autovehicul terestru, orice persoană responsabilă civilmente pentru repararea unui prejudiciu material sau moral rezultat în urma unor vătămări corporale sau a unor daune materiale cauzate terților de un asemenea autovehicul, de remorcile sau de semiremorcile acestuia trebuie să dețină, potrivit acestui decret-lege, o asigurare care să acopere răspunderea respectivă.

9 Potrivit articolului 2 din acest decret-lege, obligația de asigurare îi revine, în principiu, proprietarului vehiculului.

10 Articolul 8 alineatele 1 și 2 din decretul-lege menționat prevede că contractul de asigurare garantează răspunderea civilă a asiguratului, a persoanelor supuse obligației de asigurare prevăzute la articolul 2 și a posesorilor și a conducătorilor legitimi ai vehiculului, precum și despăgubirea datorată de autorii infracțiunilor de furt, tâlhărie, utilizare ilegală de autovehicule sau accidente de circulație provocate cu intenție, cu unele excepții.

11 În temeiul articolului 21 din Decretul-lege nr. 522/85, Fondul are obligația de a plăti despăgubirile care decurg din accidente cauzate de vehicule supuse obligației de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule și înmatriculate în special în Portugalia, în conformitate cu dispozițiile acestui decret-lege.

12 Din articolul 25 din decretul-lege menționat rezultă că, după plata despăgubirii, Fondul se subrogă în drepturile victimei, având de asemenea dreptul să solicite dobânzile legale de întârziere și rambursarea cheltuielilor efectuate pentru constatarea și recuperarea creanțelor, iar persoanele care, fiind supuse obligației de asigurare, nu au încheiat niciun contract de asigurare în acest sens pot fi chemate în fața instanțelor de către Fond. Acesta beneficiază de asemenea de un drept de acțiune, pentru sumele plătite, împotriva celorlalte persoane responsabile pentru accident, dacă acestea există.

13 Articolul 503 alineatul 1 din Codul civil prevede că persoana care deține comanda efectivă a unui vehicul și care 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.

Litigiul principal și întrebările preliminare

14 Doamna Destapado Pão Mole Juliana, proprietara unui autovehicul înmatriculat în Portugalia, a încetat să mai conducă acest vehicul din cauza unor probleme de sănătate și l-a imobilizat în curtea casei sale, fără a întreprinde însă demersuri în vederea retragerii oficiale din circulație a acestuia.

15 La 19 noiembrie 2006, vehiculul menționat, condus de fiul doamnei Destapado Pão Mole Juliana, care intrase în posesia acestuia fără permisiunea și fără știința mamei sale, a ieșit de pe carosabil, ceea ce a cauzat decesul conducătorului auto, precum și al altor două persoane care se aflau la bordul acestui vehicul ca pasageri.

16 Doamna Destapado Pão Mole Juliana nu avea încheiată, la acea dată, o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul menționat.

17 Întrucât i-a despăgubit pe avânzii-cauză ai pasagerilor acestui vehicul pentru daunele rezultate din accidentul în discuție, Fondul le-a chemat în judecată ulterior pe doamna Destapado Pão Mole Juliana, precum și pe doamna Caetano Juliana, fiica conducătorului auto, solicitându-le rambursarea sumei de 437 345,85 euro.

18 În apărare, doamna Destapado Pão Mole Juliana a susținut printre altele că nu era răspunzătoare pentru accident și că, întrucât își imobilizase vehiculul în curtea casei sale și nu intenționa să îl pună în circulație, nu era obligată să încheie un contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de acest vehicul.

19 Instanța de prim grad de jurisdicție a admis în parte acțiunea introdusă de Fond, considerând că faptul că proprietara vehiculului nu dorea să îl pună în circulație și că acesteia nu i se putea imputa responsabilitatea producerii accidentului nu o scutea de obligația de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de acest vehicul. Potrivit acestei instanțe, contractul respectiv garantează plata de despăgubiri victimelor unui accident de circulație, chiar și în cazul furtului vehiculului.

20 Doamna Destapado Pão Mole Juliana a formulat apel împotriva hotărârii instanței de prim grad de jurisdicție în fața Tribunal da Relação (Curtea de Apel, Portugalia).

21 Aceasta a constatat lipsa unei obligații de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul în cauză, precum și lipsa răspunderii doamnei Destapado Pão Mole Juliana, a anulat hotărârea primei instanțe și a respins acțiunea introdusă de Fond.

22 În susținerea recursului pe care l-a formulat în fața Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție, Portugalia), Fondul susține că există riscuri proprii ale vehiculelor, care determină obligația de a contracta o asigurare de răspundere civilă aferentă acestora, chiar și atunci când nu sunt în circulație. Fondul solicită de asemenea să se adreseze Curții întrebări cu privire la problema dacă dreptul de regres care îi este recunoscut în temeiul articolului 25 din Decretul-lege nr. 522/85 este independent de regimul național de stabilire a răspunderii civile prevăzut la articolul 503 alineatul 1 din Codul civil.

23 Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) arată că recursul cu care a fost sesizată ridică problema dacă obligația proprietarului unui vehicul de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul său decurge din simplul fapt că este titularul dreptului de proprietate asupra acestui vehicul sau dacă această obligație nu există atunci când vehiculul este imobilizat, ca urmare a deciziei proprietarului, în afara drumurilor publice.

24 Din Hotărârea Curții din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), ar rezulta că în sfera noțiunii „pagube produse de vehicule”, prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția obișnuită a acestui vehicul.

25 Cu toate acestea, cauza principală ar fi diferită de cea în care a fost pronunțată hotărârea menționată, întrucât în speță nu a fost încheiat un contract de asigurare, iar vehiculul era imobilizat, ca urmare a deciziei proprietarului, pe o proprietate privată și a fost pus în circulație fără știința și fără permisiunea proprietarului menționat.

26 Într-o asemenea situație, instanța de trimitere pare să considere că nu există nicio obligație de încheiere a unei asigurări care să acopere răspunderea civilă legată de pagubele produse de vehiculul în discuție.

27 Astfel, obligația menționată nu s-ar impune decât atunci când, pe de o parte, proprietarul vehiculului în cauză îl pune în circulație sau într-o situație care prezintă un risc provenit din circulația automobilului și, pe de altă parte, acesta poate fi responsabil civilmente față de terți pentru daunele

rezultate din circulația acestui vehicul. Ar fi disproporționat să se considere că această obligație se impune proprietarului atunci când a ales să își retragă vehiculul din circulație, iar accidentul se produce în urma însușirii ilegale a vehiculului respectiv, condus fără consimțământul proprietarului.

28 Cu toate acestea, întrucât intervenția organismului menționat la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă nu este prevăzută, în conformitate cu această dispoziție, decât atunci când daunele sunt cauzate de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, aprecierea că o persoană care se află în situația doamnei Destapado Pão Mole Juliana nu este supusă acestei obligații ar presupune că Fondul nu trebuie să intervină în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal.

29 Pe de altă parte, articolul 1 alineatul (4) al doilea paragraf din A doua directivă ar da naștere unei îndoieli cu privire la problema dacă răspunderea proprietarului vehiculului poate fi angajată doar în considerarea calității sale de proprietar sau dacă aceasta este limitată la cazurile în care răspunderea sa civilă poate fi angajată pentru daunele rezultate din accident.

30 În special, s-ar ridica problema dacă Fondul poate formula o cerere de despăgubire împotriva proprietarului vehiculului care nu și-a respectat obligația de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de acest vehicul, pentru a obține rambursarea despăgubirilor plătite victimelor, indiferent dacă este angajată răspunderea civilă a acestui proprietar pentru accidentul în discuție, sau dacă acesta nu poate proceda astfel decât atunci când sunt îndeplinite condițiile de angajare a unei asemenea răspunderi, în special aceea de a deține comanda vehiculului, în sensul articolului 503 alineatul 1 din Codul civil.

31 În aceste condiții, Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 3 din [Prima directivă] trebuie interpretat în sensul că obligativitatea încheierii unui contract de asigurare de răspundere civilă auto include și situațiile în care, ca urmare a deciziei proprietarului, vehiculul este imobilizat pe o proprietate privată, în afara drumurilor publice?

sau

[trebuie interpretat în sensul că,] în aceste condiții, obligația de asigurare nu revine proprietarului vehiculului, fără a aduce atingere răspunderii pe care [Fondul] și-o asumă în raport cu terții prejudiciați, în special în caz de furt în vederea folosinței de vehicule?

2) Articolul 1 alineatul (4) din [A doua directivă] trebuie interpretat în sensul că [Fondul] – care, având în vedere că nu a fost încheiat un contract de asigurare de răspundere civilă, a acordat despăgubirea corespunzătoare terților prejudiciați în urma unui accident de circulație cauzat de un autovehicul care, fără autorizația proprietarului și fără știința acestuia, a fost scos de pe terenul privat unde se afla imobilizat – are drept de regres împotriva proprietarului vehiculului, indiferent de răspunderea acestuia din urmă pentru accident?

sau

trebuie interpretat în sensul că [Fondul] are drept de regres împotriva proprietarului vehiculului numai dacă sunt întrunite condițiile răspunderii civile, în special faptul că, la momentul producerii accidentului, proprietarul deținea comanda efectivă a vehiculului?”

32 Prin scrisoarea depusă la grefa Curții la 28 august 2017, Irlanda a solicitat Curții, în temeiul articolului 16 al treilea paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, să se întrunească în Marea Cameră.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

33 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle în esență dacă articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă trebuie să fie interpretat în sensul că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de un autovehicul este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este imobilizat pe un teren privat, ca urmare a simplei decizii a proprietarului său care nu mai intenționează să îl conducă.

34 Această întrebare are la bază premisa că Fondul i-a solicitat doamnei Destapado Pão Mole Juliana, în temeiul articolului 25 din Decretul-lege nr. 522/85, rambursarea despăgubirilor plătite avânzilor-cauză ai victimelor accidentului în care a fost implicat vehiculul său pentru motivul că, pe de o parte, aceasta era supusă obligației de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de acest vehicul și că, pe de altă parte, ea și-a încălcat această obligație. În acest context, instanța de trimitere solicită să se stabilească în esență dacă, în situația descrisă la punctul anterior, vehiculul menționat trebuia să fie acoperit de o astfel de asigurare.

35 Acestea fiind precizate, trebuie arătat că, potrivit articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă, sub rezerva dispozițiilor articolului 4 din această directivă, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare.

36 Articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, formulat în termeni foarte generali, impune, așadar, statelor membre să prevadă, în ordinea lor juridică internă, o obligație generală de asigurare a vehiculelor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2013, Csonka și alții, C-409/11, EU:C:2013:512, punctul 24).

37 Astfel, fiecare stat membru trebuie să se asigure că, sub rezerva derogărilor prevăzute la articolul 4 din această directivă, orice vehicul care provine în mod obișnuit de pe teritoriul său este acoperit printr-un contract încheiat cu o companie de asigurări care să garanteze, în limitele definite de dreptul Uniunii, răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculul menționat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2013, Csonka și alții, C-409/11, EU:C:2013:512, punctul 28).

38 Noțiunea „vehicul” este definită la articolul 1 punctul 1 din Prima directivă ca însemnând „orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat”. Această definiție este independentă de utilizarea care se dă sau care se poate da vehiculului în cauză (Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 38, și Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 29).

39 După cum a arătat avocatul general la punctele 63-65 din concluzii, o asemenea definiție militează în favoarea unei abordări obiective a noțiunii „vehicul”, care este independentă de intenția proprietarului vehiculului sau a unei alte persoane de a-l utiliza în mod efectiv.

40 Pe de altă parte, este important de subliniat că, spre deosebire printre altele de cauzele în care au fost pronunțate Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), și Hotărârea din 20 decembrie 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007) – în care Curtea a fost chemată să precizeze, în ceea ce privește autovehicule pentru care fusese încheiată o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de acestea, cazurile de utilizare a vehiculului asigurat care sunt acoperite de asigurarea astfel încheiată –, cauza principală privește problema distinctă a domeniului de aplicare al

obligației de a încheia o asemenea asigurare, care, din rațiuni de securitate juridică, trebuie să fie stabilită în prealabil, cu alte cuvinte înainte de o eventuală implicare a vehiculului în cauză într-un accident.

41 Prin urmare, faptul că Curtea a considerat în esență, în hotărârile menționate la punctul precedent, că numai cazurile de utilizare a vehiculului asigurat care se încadrează într-o utilizare a acestuia ca mijloc de transport și, prin urmare, în noțiunea „pagubele produse de vehicule", în sensul articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă sau al articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, pot conduce la suportarea de către asigurător, în temeiul contractului de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul respectiv, a prejudiciului cauzat de acesta din urmă nu semnifică nicidecum că existența obligației de a încheia o asemenea asigurare ar trebui să fie stabilită în funcție de utilizarea efectivă a vehiculului în discuție ca mijloc de transport la un moment dat.

42 Având în vedere cele ce precedă, trebuie să se considere că un vehicul care este înmatriculat și, prin urmare, nu a fost retras din circulație în mod legal și care este apt să circule corespunde noțiunii „vehicul" în sensul articolului 1 punctul 1 din Prima directivă și, în consecință, nu încetează să intre sub incidența obligației de asigurare enunțate la articolul 3 alineatul (1) din această directivă pentru simplul motiv că proprietarul său nu mai are intenția de a-l conduce și îl imobilizează pe un teren privat.

43 Interpretarea care precedă nu este repusă în discuție de argumentul guvernului german, al Irlandei, al guvernului italian și al guvernului Regatului Unit potrivit căruia nu este necesară o abordare largă a domeniului de aplicare al obligației generale de asigurare, întrucât daunele care se produc în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal ar putea fi despăgubite de organismul prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă.

44 Astfel, după cum reiese din modul de redactare a dispoziției menționate, aceasta obligă statele membre să instituie un organism responsabil cu despăgubirea, cel puțin în limitele obligației de asigurare prevăzute de dreptul Uniunii, a daunelor materiale sau a vătămărilor corporale cauzate printre altele de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită această obligație.

45 Astfel, plata despăgubirii de către un asemenea organism a fost concepută ca o măsură excepțională, prevăzută numai pentru cazurile prevăzute de această dispoziție, și nu se poate considera că reprezintă punerea în aplicare a unui sistem de garantare a asigurării răspunderii civile pentru pagubele produse de vehicule în afara cazurilor menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2013, Csonka și alții, C-409/11, EU:C:2013:512, punctele 30-32).

46 După cum a arătat avocatul general la punctul 34 din concluzii, domeniul de aplicare al intervenției obligatorii a organismului de despăgubire prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă coincide, așadar, în ceea ce privește daunele cauzate de un vehicul identificat, cu domeniul de aplicare al obligației generale de asigurare prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă. Intervenția obligatorie a acestui organism într-o asemenea situație nu se poate extinde, așadar, la cazurile în care vehiculul implicat într-un accident nu intra sub incidența obligației de asigurare.

47 De altfel, interpretarea reținută la punctele 38-42 din prezenta hotărâre permite să se asigure realizarea obiectivului de protecție a victimelor accidentelor cauzate de autovehicule, prevăzut de directivele privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de aceste vehicule, care a fost urmărit și consolidat în mod constant de legiuitorul Uniunii (Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctele 32 și 33, precum și jurisprudența citată). Astfel, această interpretare garantează că victimele menționate sunt, în orice caz, despăgubite fie de către asigurător, în temeiul unui contract încheiat în acest scop, fie de organismul prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă, în cazul în care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare a vehiculului implicat în accident sau atunci când acest vehicul nu a fost identificat.

48 În cauza principală, din dosarul prezentat Curții reiese că vehiculul doamnei Destapado Pão Mole Juliana provenea în mod obișnuit de pe teritoriul unui stat membru, și anume Portugalia. Astfel, la data faptelor din litigiul principal, vehiculul respectiv era încă înmatriculat în acest stat membru.

49 În plus, acest vehicul era în stare de funcționare, după cum o demonstrează faptul că fiul doamnei Destapado Pão Mole Juliana îl conducea la momentul producerii accidentului.

50 În aceste condiții, el intra sub incidența obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă.

51 După cum rezultă din considerațiile care precedă, faptul că doamna Destapado Pão Mole Juliana îl imobilizase pe un teren privat, și anume în curtea casei sale, înainte ca fiul său să îl ia în posesie și că ea nu mai intenționa să îl conducă nu este pertinent în această privință.

52 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă trebuie să fie interpretat în sensul că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de un autovehicul este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este încă înmatriculat într-un stat membru și este apt să circule, dar este imobilizat pe un teren privat ca urmare a simplei decizii a proprietarului său care nu mai intenționează să îl conducă.

Cu privire la a doua întrebare

53 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă trebuie să fie interpretat în sensul că se opune unei legislații naționale care prevede că organismul menționat de această dispoziție are dreptul de a introduce o cerere de despăgubire împotriva persoanei care era supusă obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul care a provocat daunele suportate de acest organism, dar care nu a încheiat niciun contract în acest scop, chiar dacă această persoană nu ar fi responsabilă civilmente pentru accidentul în care s-au produs aceste daune.

54 În această privință, trebuie arătat că articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă lasă deschisă statelor membre, în mod expres, posibilitatea de a considera despăgubirea din partea organismului menționat ca fiind subsidiară și le permite să soluționeze cererile de despăgubire dintre acest organism și persoanele responsabile de accident, precum și raporturile cu alți asigurători sau organisme de asigurări sociale obligate să despăgubească victima pentru același accident (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 decembrie 2003, Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, punctul 32).

55 Deși legiuitorul Uniunii a înțeles să mențină dreptul statelor membre de a soluționa cererile de despăgubire ale organismului de despăgubire prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă, printre altele împotriva „persoan[ei] sau persoanel[or] responsabile de accident”, el nu a armonizat totuși diferitele aspecte referitoare la cererile de despăgubire ale unui asemenea organism, în special stabilirea celorlalte persoane care pot face obiectul unei asemenea cereri, astfel încât, după cum a subliniat Comisia, aceste aspecte intră sub incidența dreptului național al fiecărui stat membru.

56 Astfel, o legislație națională poate prevedea că, atunci când proprietarul vehiculului implicat în accident nu și-a îndeplinit obligația de asigurare a vehiculului care îi revenea – precum în speță – în temeiul dreptului național, organismul de despăgubire menționat poate formula o cerere de despăgubire atât împotriva persoanei sau a persoanelor responsabile de accident, cât și împotriva proprietarului respectiv, indiferent de răspunderea civilă a acestuia din urmă pentru producerea accidentului.

57 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la a doua întrebare că articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă trebuie să fie interpretat în sensul că nu se opune unei legislații naționale care prevede că organismul menționat de această dispoziție are dreptul de a introduce o cerere de despăgubire atât împotriva persoanei sau a persoanelor responsabile de accident, cât și împotriva persoanei care era supusă obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul care a provocat daunele reparate de acest organism, dar care nu a încheiat niciun contract în acest scop, chiar dacă această persoană nu ar fi responsabilă civilmente pentru accidentul în care s-au produs aceste daune.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

1) **Articolul 3 alineatul (1) din 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, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005, trebuie să fie interpretat în sensul că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de un autovehicul este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este încă înmatriculat într-un stat membru și este apt să circule, dar este imobilizat pe un teren privat ca urmare a simplei decizii a proprietarului său care nu mai intenționează să îl conducă.**

2) **Articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005, trebuie să fie interpretat în sensul că nu se opune unei legislații naționale care prevede că organismul menționat de această dispoziție are dreptul de a introduce o cerere de despăgubire atât împotriva persoanei sau a persoanelor responsabile de accident, cât și împotriva persoanei care era supusă obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul care a provocat daunele reparate de acest organism, dar care nu a încheiat niciun contract în acest scop, chiar dacă această persoană nu ar fi responsabilă civilmente pentru accidentul în care s-au produs aceste daune.**

Semnături