Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL MICHAL BOBEK
prezentate la 23 februarie 2021 [1]

Cauza C-923/19

Van Ameyde España SA
împotriva
GES, Seguros y Reaseguros, SA

[cerere de decizie preliminară formulată de Tribunal Supremo (Curtea Supremă, Spania)]

„Trimitere preliminară – Directiva 2009/103/CE – Asigurare de răspundere civilă auto – Noțiunea de circulația vehiculelor – Sfera obligației imperative de asigurare – Accident care implică un vehicul de tractare și o semiremorcă având asigurători diferiți”

I. Introducere

1. Pagubele materiale produse unei semiremorci care, la momentul accidentului rutier, era exploatată ca parte a unui vehicul articulat, accidentul fiind aparent produs din vina conducătorului tracto-camionului, trebuie să fie acoperite de asigurarea obligatorie a tracto-camionului sau de cea a semiremorcii, în cazul în care atât tracto-camionul, cât și semiremorca fac obiectul unor contracte separate de asigurare de răspundere civilă încheiate cu asigurători diferiți?

2. Prin intermediul acestei întrebări, Curtea este invitată să își dezvolte jurisprudența (în prezent) bogată de altfel cu privire la noțiunea de „pagube produse de vehicule” care figurează la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103/CE [2]. În trecut, Curtea a fost deja invitată să confirme că, în sfera acestei noțiuni, intră printre altele „manevra efectuată de un tractor în curtea unei ferme pentru a face posibilă intrarea într-un depozit a remorcii cu care acest tractor era prevăzut” [3], „situația în care un tractor agricol a fost implicat într-un accident în timp ce funcția sa principală, în momentul producerii accidentului, nu consta în a servi drept mijloc de transport, ci în a genera, ca mașină de lucru, forța motrice necesară pentru acționarea pompei unui pulverizator de erbicid” [4], „situația în care pasagerul unui vehicul staționat într-o parcare, prin deschiderea portierei vehiculului respectiv, a lovit și a deteriorat vehiculul care era staționat lângă acesta” [5] sau o „situație […] în care un vehicul staționat într-un garaj privat al unui imobil, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, a luat foc, provocând un incendiu, care își are originea în circuitul electric al acestui vehicul, și a cauzat prejudicii imobilului respectiv, chiar dacă vehiculul menționat nu a fost deplasat timp de mai mult de 24 de ore înainte de producerea incendiului” [6].

1 Limba originală: engleza.

2 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).

3 Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 59 și dispozitivul acestei hotărâri).

4 Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 42 și dispozitivul acestei hotărâri).

5 Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctul 48 și dispozitivul acestei hotărâri).

6 Hotărârea din 20 iunie 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, punctul 48 și dispozitivul acestei hotărâri).

3. La fel cum s-a întâmplat în cazul tracto-camionului din procedura principală, care a părăsit carosabilul, ne exprimăm temerea că anumite elemente ale jurisprudenței prezentate mai sus par să fi deviat într-o oarecare măsură de la domeniul de aplicare adecvat al Directivei 2009/103. Prin urmare, în cadrul prezentelor concluzii, ne exprimăm opinia că, în primul rând, pe plan *structural*, nu revine Curții sarcina de a efectua efectiv o aplicare concretă a dreptului Uniunii prin intermediul unei asemenea „jurisprudențe factuale". Pe de altă parte, în ceea ce privește cadrul legislativ *specific* în cauză, noțiunea de „pagube produse de vehicule", precum și alte noțiuni juridice nedeterminate care figurează la articolul 3 din Directiva 2009/103 privesc obligația generală de a încheia o asigurare de răspundere civilă. Ele nu au ca obiect și ca finalitate să stabilească dacă un anumit accident urmează să fie acoperit de această asigurare.

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

4. Articolul 1 din Directiva 2009/103 conține următoarele definiții:

„[…]

1. «vehicul»: orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv remorci, chiar și necuplate;

2. «persoană vătămată»: orice persoană îndreptățită să primească despăgubire pentru un prejudiciu provocat de vehicule;

[…]"

5. Articolul 3 din Directiva 2009/103, intitulat „Obligația de asigurare a vehiculelor", prevede:

„În conformitate cu dispozițiile articolului 5, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare.

Măsurile menționate la primul paragraf stabilesc prejudiciile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării.

[…]

Asigurarea prevăzută la primul paragraf acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămările corporale."

6. Articolul 12 din Directiva 2009/103, intitulat „Categorii specifice de victime", prevede:

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

[…]

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

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

B. Dreptul național

7. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto, denumită în continuare „Legea privind asigurarea auto”) a fost aprobată prin Decretul legislativ regal 8/2004 din 29 octombrie 2004[7]. Articolul 1 din această lege este intitulat „Răspundere civilă” și prevede:

„1. Conducătorul auto răspunde, în temeiul riscului pe care îl implică conducerea autovehiculelor, pentru prejudiciile provocate persoanelor sau bunurilor ca urmare a circulației.

[…]

3. Proprietarul neconducător răspunde pentru vătămările corporale și prejudiciile materiale cauzate de conducătorul auto atunci când are cu acesta din urmă una dintre legăturile menționate la articolul 1903 din Código Civil (Codul civil) și la articolul 120 alineatul 5 din Código Penal (Codul penal). Această răspundere încetează atunci când proprietarul menționat dovedește că a utilizat toată diligența unui *bonus pater familias* pentru a preveni prejudiciul.

[…]”

8. Articolul 2 din Legea privind asigurarea auto, intitulat „Obligația de asigurare”, prevede la alineatul 1:

„Proprietarii de autovehicule care staționează în mod obișnuit în Spania sunt obligați să încheie și să mențină în vigoare un contract de asigurare pentru fiecare vehicul pe care îl dețin. Contractul trebuie să acopere răspunderea civilă prevăzută la articolul 1, în limitele stabilite pentru asigurarea obligatorie […].”

9. Articolul 5 din Legea privind asigurarea auto, intitulat „Domeniul de aplicare și excluderile”, prevede la alineatul 2:

„Polița de asigurare obligatorie nu acoperă nici pagubele materiale provocate vehiculului asigurat, lucrurilor transportate în acesta și bunurilor aparținând deținătorului poliței de asigurare, asiguratului, proprietarului, conducătorului auto sau soțului/soției ori altor rude până la al treilea grad de consangvinitate sau de afinitate cu aceștia.”

10. Articolul 1 alineatul 1 din Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Regulamentul privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto), aprobat prin Real Decreto 1507/2008 (Decretul regal nr. 1507/2008) din 12 septembrie 2008[8], prevede următoarele:

„Sunt considerate autovehicule, în sensul răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule și al obligației de asigurare auto, toate vehiculele apte să circule pe suprafață terestră și propulsate de motor, inclusiv mopedurile, vehiculele speciale, remorcile și semiremorcile.”

7 BOE, nr. 267 din 5 noiembrie 2004, p. 36662.

8 BOE nr. 222 din 13 septembrie 2008, p. 37487.

11. De asemenea, Reglamento General de Vehículos (Regulamentul general privind vehiculele), aprobat prin Decretul regal nr. 2822/1998 din 23 decembrie 1998 [9], include în anexa II un catalog de clase și categorii de vehicule și clasifică, la articolul 5, tracto-camionul și semiremorca drept vehicule independente, chiar dacă cele două pot configura împreună un vehicul articulat.

12. Potrivit jurisprudenței Tribunal Supremo (Curtea Supremă, Spania), vehiculele care constituie un vehicul articulat răspund în solidar față de terți pentru prejudiciile produse de acest vehicul articulat. Articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto stabilește în continuare modul în care răspunderile trebuie repartizate la nivel intern:

„În cazul în care cele două vehicule implicate sunt un tracto-camion și remorca sau semiremorca atașată acestuia ori două remorci sau semiremorci și nu se poate determina responsabilitatea fiecăruia dintre vehicule, fiecare asigurător contribuie la respectarea acestor obligații în conformitate cu prevederile acordurilor între asigurători sau, în lipsa acestora, proporțional cu cuantumul primei anuale de risc corespunzătoare fiecărui vehicul desemnat în cadrul poliței de asigurare subscrise."

III. Situația de fapt, procedura națională și întrebarea preliminară

13. La 3 aprilie 2014 a avut loc un accident rutier cu părăsirea carosabilului și cu răsturnarea unui vehicul articulat format dintr-un tracto-camion sau cap tractor [10] și o semiremorcă. Accidentul a fost cauzat de comportamentul culpabil al șoferului tracto-camionului.

14. La momentul accidentului, semiremorca fusese închiriată către Primafrío SL. Aceasta era acoperită pentru pagube produse vehiculului în temeiul unei polițe de asigurare încheiate cu Ges, Seguros y Reaseguros, SA (denumită în continuare „GES"). Contractul de răspundere civilă pentru daune cauzate terților era încheiat cu Seguros Bilbao. În schimb, tracto-camionul era deținut de entitatea portugheză Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda. Tracto-camionul deținea o asigurare de răspundere civilă obligatorie la entitatea portugheză Acoreana, reprezentată în Spania de Van Ameyde España SA (denumită în continuare „Van Ameyde" sau „reclamanta").

15. În urma accidentului, GES a despăgubit Primafrío cu 34 977,33 euro pentru pagubele produse semiremorcii. Ulterior, la 13 martie 2015, GES a inițiat procedura principală introducând o acțiune împotriva întreprinderii asigurătoare a tracto-camionului, Van Ameyde. Prin această acțiune, ea a solicitat obligarea întreprinderii asigurătoare la despăgubirea GES cu suma de 34 977,33 euro plus dobânzile legale aferente. GES a susținut că atât tracto-camionul, cât și semiremorca erau vehicule independente care aparțineau unor proprietari diferiți, fiecare având propria asigurare obligatorie. Prin urmare, semiremorca nu putea fi considerată un lucru transportat de tracto-camion. În schimb, era un terț în raport cu asigurarea obligatorie care acoperea răspunderea civilă a tracto-camionului.

16. Prin hotărârea din 14 iulie 2016, Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (Tribunalul de Primă Instanță nr. 1 din La Palma del Condado, Spania) a respins acțiunea. Această instanță a considerat că, dintre excluderile de la acoperire prevăzute pentru asigurarea auto obligatorie la articolul 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto, era aplicabilă în speță excluderea prevăzută la a doua liniuță, și anume cea referitoare la pagubele suferite de lucrurile transportate de tracto-camion. Semiremorca trebuia considerată „încărcătură sau bun transportat".

9 BOE nr. 22 din 26 ianuarie 1999, p. 3440.

10 În prezentele concluzii vom utiliza fără distincție termenii „tracto-camion" și „cap tractor" ca desemnând același tip de dispozitiv. Admitem că, în întrebarea sa, instanța de trimitere se referă la „tracto-camion sau cap tractor". Cu toate acestea, întrucât nu s-a sugerat și nu s-a explicat care ar trebui să fie diferența, în cazul în care există vreuna, dintre aceste două noțiuni, vom presupune pur și simplu că acestea înseamnă același lucru.

17. GES a declarat apel la Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.ª (Curtea Provincială din Huelva, secția a doua, Spania). La 22 decembrie 2016, această instanță a admis apelul și a admis integral cererea. Ea a considerat în esență că respectiva excludere de la acoperire prevăzută la articolul 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto făcea referire exclusiv la pagubele suferite de lucrurile transportate *în* vehiculul asigurat, iar nu la lucrurile transportate *de* vehiculul asigurat. În speță, semiremorca era transportată *de* vehiculul asigurat. Prin urmare, era un vehicul independent de tracto-camionul însuși.

18. Reclamanta a atacat această hotărâre la Tribunal Supremo (Curtea Supremă). Reclamanta susține că a fost încălcat articolul 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto. În temeiul acestei dispoziții, pagubele produse semiremorcii sunt excluse de la acoperirea obligatorie a tracto-camionului.

19. Potrivit instanței de trimitere, Directiva 2009/103 nu conține dispoziții exprese referitoare la modalitățile de stabilire a răspunderii în cazul unui accident care implică un vehicul articulat compus din vehicule independente. Mai mult, dreptul național nu stabilește nici modul în care trebuie să răspundă între ei asigurătorii diferitor vehicule care formează ansamblul de vehicule atunci când prejudiciile suferite de unul dintre vehicule sunt imputabile exclusiv celuilalt vehicul.

20. Întrucât are îndoieli referitoare la interpretarea corectă a articolului 5 din Legea privind asigurarea auto și la efectele acestuia în ceea ce privește aplicarea articolului 3 din Directiva 2009/103, Tribunal Supremo (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 3 ultimul paragraf din [Directiva 2009/103] coroborat cu articolul 1 din aceeași directivă se opune unei interpretări a legislației naționale [articolul 5 alineatul 2 din (Legea privind asigurarea auto)] care, în împrejurări precum cele din litigiul principal, consideră că pagubele produse semiremorcii sunt excluse de la acoperirea asigurării auto obligatorii a tracto-camionului sau a capului tractor întrucât semiremorca este asimilată lucrurilor transportate în tracto-camion ori în capul tractor sau întrucât semiremorca este considerată, din perspectiva pagubelor materiale, că formează un vehicul unic cu tracto-camionul sau cu capul tractor?”

21. Reclamanta, pârâta, guvernul spaniol, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise.

IV. Analiză

22. Ne exprimăm perplexitatea. Nu pentru că nu înțelegem că, dacă un conducător auto al unui tracto-camion nu conduce cu atenția necesară, acesta poate ieși în afara părții carosabile și poate răsturna vehiculul, cauzând astfel pagube materiale sau vătămări corporale. Perplexitatea noastră nu se datorează nici faptului că nu înțelegem problema juridică subiacentă prezentată cu suficientă claritate de instanța de trimitere: care este asigurătorul care trebuie să plătească daunele materiale produse semiremorcii atașate în situația în care această semiremorcă era exploatată ca parte a unui vehicul articulat, atunci când se pare că vina pentru răsturnarea întregului vehicul îi revine șoferului tracto-camionului și când fiecare dintre componentele vehiculului articulat are un alt asigurător?

23. Înțelegem că întrebarea adresată este în mod cert inspirată de jurisprudența existentă a Curții. Cu toate acestea, avem dificultăți în a înțelege modul exact în care dispozițiile de drept al Uniunii invocate sau, în acest sens, orice altă dispoziție din Directiva 2009/103 ar prezenta vreo utilitate în dezlegarea problemelor ridicate de instanța de trimitere. Aceste dificultăți sunt rezultatul a doi factori fundamentali, interconectați însă, pentru această perplexitate: domeniul de aplicare adecvat al acestui instrument juridic și rolul Curții în ceea ce privește deciziile preliminare.

24. Este corect să se admită că, până în prezent, jurisprudența Curții în materie nu a rămas întotdeauna în aceste limite. Prin urmare, vom începe prezentele concluzii cu acest din urmă punct, prezentând pe scurt o parte din jurisprudența recentă în această materie și ilustrând modul în care, prin presupusa interpretare a noțiunilor juridice nedeterminate cuprinse în Directiva 2009/103, în special a noțiunii de „pagube produse de vehicule", aprecierea Curții a devenit din ce în ce mai factuală (secțiunea A). În continuare, vom arăta care este, cel puțin în opinia noastră, domeniul de aplicare adecvat al articolului 3 din Directiva 2009/103, care se referă la obligația de asigurare, iar nu la stabilirea răspunderii în cazuri individuale (secțiunea B). În continuare, reiterăm aceste observații în contextul constituțional mai larg, amintind că funcția Curții este de a furniza, în temeiul articolului 267 TFUE, o *interpretare* a dreptului Uniunii (secțiunea C). Concluzionăm prin a sugera că, ținând seama de ansamblul acestor elemente, dreptul Uniunii nu reglementează problema specifică cu care este sesizată instanța de trimitere în procedura principală (secțiunea D).

A. Noțiunea de „pagube produse de vehicule"

25. Au existat mai multe cauze în care diferite dispoziții ale Directivei 2009/103 sau mai degrabă ale uneia dintre cele cinci precursoare ale acesteia [11] au fost supuse interpretării de-a lungul anilor. Cu toate acestea, curentul jurisprudențial specific referitor la interpretarea noțiunii de „pagube produse de vehicule", care figurează la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 [12], pentru a stabili dacă o anumită manevră sau o anumită utilizare a unui vehicul poate intra sub incidența acestei noțiuni într-un caz concret, în scopul de a decide ulterior cu privire la răspunderea unui anumit asigurător, își are debutul în anul 2014, odată cu pronunțarea Hotărârii Vnuk [13].

26. Domnul Vnuk depozita baloturi de fân în podul unui depozit atunci când un tractor prevăzut cu remorcă a efectuat o manevră marșarier în curte și a lovit scara pe care se afla acesta. Domnul Vnuk a căzut. Deși, în respectiva cauză, dreptul național stabilea domeniul de aplicare al asigurării obligatorii de răspundere civilă auto în termeni generali, instanța de trimitere a exprimat îndoieli, *având în vedere contextul specific* al situației, cu privire la aspectul dacă societatea de asigurări cu care proprietarul tractorului încheiase o asigurare este cea care trebuie să îl despăgubească pe domnul Vnuk. Prin urmare, Curții i s-a solicitat să stabilească dacă noțiunea de „pagube produse de vehicule" trebuia interpretată în sensul că „nu include împrejurări de natura celor în discuție în [această cauză], în care asiguratul intimatei a lovit scara pe care era urcat recurentul cu un tractor prevăzut cu remorcă în timpul depozitării unor baloturi de fân în zona depozitului, pentru motivul că evenimentul nu s-a produs în contextul circulației rutiere" [14].

27. Curtea a statuat că noțiunea de „pagube produse de vehicule" include orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția sa obișnuită. Prin urmare, ar putea astfel intra în sfera acestei noțiuni manevra efectuată de un tractor în curtea unei ferme pentru a face posibilă intrarea într-un depozit a remorcii cu care acest tractor era prevăzut, precum în cauza principală, fapt a cărui verificare revenea instanței de trimitere [15].

11 Pentru lista celor cinci directive pe care Directiva 2009/103 le-a integrat, consolidat și abrogat, a se vedea articolul 29 din Directiva 2009/103 și anexa I la această directivă. A se vedea de asemenea anexa II la directiva menționată, care conține un tabel de corespondență cu dispoziții individuale.

12 Sau anterior la 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 (JO 1972, L 103 p. 1, Ediție specială 06/vol. 1, p. 10).

13 Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) (denumită în continuare „Hotărârea Vnuk").

14 *Ibidem*, punctul 25.

15 *Ibidem*, punctul 59 și dispozitivul acestei hotărâri.

28. În Hotărârea Rodrigues de Andrade [16], un tractor agricol se afla în staționare, cu motorul în funcțiune, pentru ca lucrătorii agricoli să acționeze o pompă utilizată la dispersia de erbicid în podgoria soților Rodrigues de Andrade. Greutatea tractorului, vibrațiile produse de motor și ploaia abundentă au provocat o alunecare de teren. În consecință, tractorul a alunecat pe terase și s-a răsturnat, strivind și ucigând un lucrător. Litigiul care a rezultat din aceste evenimente nefericite a fost în esență axat pe stabilirea aspectului dacă despăgubirea care trebuia plătită soției lucrătorului ucis urma să provină din asigurarea de răspundere civilă a tractorului (asigurarea auto) sau din asigurarea de răspundere civilă a proprietarului fermei care acoperă răspunderea sa pentru accidente de muncă. Întemeindu-se pe Hotărârea Vnuk, instanța de trimitere a întrebat dacă obligația de asigurare se aplică numai în cazurile în care vehiculele se află în mișcare sau și în cazurile în care acestea sunt imobile, însă au motorul în funcțiune.

29. Curtea a amintit că noțiunea de „circulația vehiculelor” nu se limitează la situația circulației rutiere, cu alte cuvinte la circulația pe drumurile publice. Sub incidența acestei noțiuni intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția sa obișnuită [17]. Domeniul de aplicare al acestei noțiuni nu depinde de caracteristicile terenului pe care a fost utilizat [18] și include orice utilizare a unui vehicul ca mijloc de transport [19]. Curtea a concluzionat apoi că nu se încadrează în noțiunea de „circulația vehiculelor” o situație în care un tractor agricol a fost implicat într-un accident în timp ce funcția sa principală, în momentul producerii accidentului, nu consta în a servi drept mijloc de transport, ci în a genera, ca mașină de lucru, forța motrice necesară pentru acționarea pompei unui pulverizator de erbicid [20].

30. Hotărârea Núñez Torreiro [21] privea un ofițer în armata spaniolă care participa la exerciții militare nocturne pe un teren de manevre militare situat în Spania. El se afla în calitate de pasager într-un vehicul militar de teren cu roți de tip „Aníbal”, care se deplasa într-o zonă destinată vehiculelor cu șenile. Vehiculul s-a răsturnat, ceea ce i-a provocat astfel diverse leziuni ofițerului. Instanța de trimitere a solicitat să se stabilească dacă dispozițiile de drept național care permiteau excluderea răspunderii aferente utilizării unor autovehicule în această situație erau compatibile cu articolul 3 din Directiva 2009/103.

31. Curtea a statuat că aspectul că vehiculul în cauză circula, atunci când s-a răsturnat, pe un teren de manevre militare la care era interzis accesul oricărui vehicul nemilitar și într-o zonă a acestui teren care nu era corespunzătoare pentru circulația vehiculelor cu roți, nu afecta noțiunea de „pagube produse de vehicule” [22]. Prin urmare, Curtea a concluzionat că articolul 3 din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care permite în mod explicit excluderea acoperirii prin asigurarea obligatorie a prejudiciilor produse cu ocazia conducerii autovehiculelor pe drumuri și pe terenuri care nu sunt „corespunzătoare pentru circulație”, cu excepția celor care, deși nu sunt corespunzătoare în acest scop, sunt totuși „utilizate în mod curent” [23].

32. În cauza BTA Baltic Insurance Company [24], se solicita Curții să stabilească dacă, în sfera noțiunii de „pagube produse de vehicule”, intră situația în care pasagerul unui vehicul staționat în parcarea unui supermarket a deschis portiera vehiculului respectiv și a deteriorat vehiculul care era staționat lângă acesta.

16 Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

17 *Ibidem*, punctul 34.

18 *Ibidem*, punctul 35.

19 *Ibidem*, punctul 38.

20 *Ibidem*, punctul 42 și dispozitivul acestei hotărâri.

21 Hotărârea din 20 decembrie 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 *Ibidem*, punctul 34.

23 *Ibidem*, punctul 36.

24 Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

33. În hotărârea sa, Curtea a precizat că noțiunea de „pagube produse de vehicule” nu se limitează la conducerea acestora, ci include acțiuni care sunt realizate de asemenea în mod obișnuit de pasageri [25]. Însăși acțiunea de deschidere a portierei unui vehicul constituie o utilizare a acestuia. Prin urmare, era conformă cu funcția de mijloc de transport a vehiculului, întrucât permite printre altele îmbarcarea și debarcarea persoanelor sau încărcarea și descărcarea bunurilor care urmează a fi transportate sau care au fost transportate prin intermediul acestui vehicul [26]. În plus, faptul că, în momentul producerii accidentului, vehiculul staționează nu exclude, în sine, posibilitatea ca utilizarea vehiculului respectiv în acel moment să se încadreze în funcția sa de mijloc de transport [27]. Curtea a concluzionat, așadar, că, în sfera noțiunii de „pagube produse de vehicule”, intră situația în care pasagerul unui vehicul staționat într-o parcare, prin deschiderea portierei vehiculului respectiv, a lovit și a deteriorat vehiculul care era staționat lângă acesta [28].

34. În cauza Línea Directa Aseguradora [29], proprietarul unui vehicul nou l-a parcat într-o parcare privată. Când a pornit motorul în ziua următoare, nu a reușit să deplaseze mașina. Mai târziu în noaptea respectivă, vehiculul a luat foc din cauza unei defecțiuni la nivelul circuitului electric al acestuia. Incendiul a produs daune clădirii în care era parcat vehiculul. Problema ridicată în fața instanței de trimitere a fost dacă daunele produse clădirii urmau să fie acoperite de polița de asigurare auto (contractul de asigurare de răspundere civilă auto încheiat de proprietarul mașinii) sau de polița de asigurare a locuinței (contractul de răspundere civilă încheiat de proprietarul clădirii).

35. Ca răspuns, Curtea a precizat că un vehicul este utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport atunci când se deplasează, precum și în timpul staționării sale între două deplasări. Astfel, staționarea unui vehicul într-un garaj privat constituie de asemenea o utilizare a unui vehicul. În consecință, articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că intră în sfera noțiunii de „pagube produse de vehicule”, menționată la această dispoziție, o situație precum cea în discuție în acest litigiu, în care un vehicul staționat într-un garaj privat al unui imobil, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, a luat foc, provocând un incendiu, care își are originea în circuitul electric al acestui vehicul, și a cauzat prejudicii imobilului respectiv, chiar dacă vehiculul menționat nu a fost deplasat timp de mai mult de 24 de ore înainte de producerea incendiului [30].

36. Hotărârea Bueno Ruiz și Zurich Insurance [31] se referea la un autovehicul aflat într-o stare tehnică aparent precară. Acesta a avut scurgeri de ulei și de alte fluide alunecoase pe locul de parcare dintr-o parcare privată, unde era staționat în mod obișnuit. La 19 septembrie 2015, o pată mare de ulei s-a format pe respectivul loc de parcare, scurgându-se aparent și în zona din jurul acestuia. Proprietara autovehiculului staționat pe locul de parcare alăturat a alunecat pe pata de ulei atunci când a încercat să intre în autovehiculul său. Ea a introdus o acțiune în instanță atât împotriva asigurătorului autovehiculului care avea scurgeri de ulei, cât și împotriva proprietarului acestui autovehicul. Referindu-se la jurisprudența anterioară a Curții în materie, dar nesigură cu privire la sfera efectivă de incidență a noțiunii de „pagube produse de vehicule” și exprimând astfel îndoieli cu privire la persoana responsabilă într-un caz precum cel din speță (asigurătorul, proprietarul sau, eventual, administratorul parcării), instanța de trimitere a solicitat să se stabilească dacă articolul 3 din Directiva 2009/103 se

25 *Ibidem*, punctul 45.

26 *Ibidem*, punctul 36.

27 *Ibidem*, punctul 38.

28 *Ibidem*, punctul 48 și dispozitivul acestei hotărâri.

29 Hotărârea din 20 iunie 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

30 *Ibidem*, punctul 48 și dispozitivul acestei hotărâri.

31 Ordonanța din 11 decembrie 2019, Bueno Ruiz și Zurich Insurance (C-431/18, nepublicată, EU:C:2019:1082).

opune unei interpretări care include în acoperirea asigurării obligatorii prejudiciile cauzate de starea de pericol generată de scurgerile de lichide dintr-un vehicul pe un loc de parcare pe care acesta este parcat sau atunci când efectuează manevrele de parcare, pe un loc de parcare privat, situat într-un spațiu comun, și în privința terților utilizatori ai spațiului comun respectiv [32].

37. În răspunsul său, Curtea a amintit că articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că un vehicul este utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport atunci când se deplasează, dar și, în principiu, în timpul staționării sale între două deplasări. Faptul că accidentul a fost cauzat de o pată de ulei care a fost produsă nu numai în timp ce mașina era staționară, dar, se pare, și atunci când a fost pornită și deplasată, nu este relevant. Astfel, deplasarea unui autovehicul și staționarea sa într-o parcare privată constituie utilizări ale acestui vehicul care sunt conforme cu funcția sa de mijloc de transport [33].

38. Exemplele prezentate mai sus sunt doar o selecție ilustrativă a cauzelor soluționate de Curte în ultimii ani referitoare la noțiunea de „pagube produse de vehicule” în sensul articolului 3 din Directiva 2009/103 [34]. Exemplele alese sunt semnificative pe două planuri. În primul rând, în ceea ce privește *domeniul specific al dreptului*, Curtea a aplicat noțiunea de „pagube produse de vehicule”, care figurează la articolul 3 din Directiva 2009/103, însă într-un context mai degrabă diferit și cu un scop diferit, pentru a decide efectiv dacă o utilizare specifică la momentul producerii unui accident trebuie să fie acoperită de asigurarea auto obligatorie (B). În al doilea rând, pe un *plan mai structural și mai sistemic*, Curtea a început să pronunțe decizii la un nivel de abstractizare care poate pune sub semnul întrebării aspectul dacă exercițiul în care aceasta s-a angajat reprezintă de fapt o *interpretare* uniformă a dreptului Uniunii, care trebuie furnizată de Curte în temeiul articolului 267 TFUE, spre deosebire de *aplicarea* dreptului Uniunii în cauze concrete, rol care ar trebui să revină instanțelor naționale (C).

B. Domeniul de aplicare adecvat al Directivei 2009/103 (articolul 3 din această directivă)

39. Directiva 2009/103 nu este probabil actul legislativ al Uniunii cel mai cuprinzător din punct de vedere structural. Acest lucru se datorează faptului că acest instrument a reunit cinci directive anterioare într-unul singur. Astfel, directiva consolidată începe direct cu „definiții” în loc să stabilească, pe cale legislativă, la articolul 1, astfel cum se întâmplă de obicei, obiectul, scopul sau domeniul său de aplicare. Printre dispozițiile de deschidere, directiva prevede mai întâi obligația încheierii unei asigurări de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule (articolul 3), care ar trebui apoi să permită statelor membre să se abțină de la a controla în mod sistematic o astfel de asigurare ca o condiție pentru intrarea pe teritoriul lor (articolul 4).

40. Directiva 2009/103 prevede în continuare o serie de alte norme cu privire la mai multe aspecte în capitolele sale individuale. Aceste capitole reflectă în mare parte directivele în vigoare în trecut și abrogate în prezent [35]: pe de o parte, există dispoziții referitoare la domeniul de aplicare al asigurării obligatorii a vehiculelor, la exceptările de la obligația de asigurare și la protecția acordată terților și victimelor. Pe de altă parte, majoritatea celorlalte dispoziții privesc aspecte de ordin instituțional și procedural: înființarea unor organisme naționale de despăgubire, conectarea sistemului Uniunii la sistemul cărții verzi și la rețeaua birourilor naționale ale asigurătorilor, înființarea unor centre de informare, precum și stabilirea unor proceduri de cooperare și de decontare între aceste organisme [36].

32 *Ibidem*, punctele 16-26.

33 *Ibidem*, punctele 40-43.

34 A se vedea de asemenea, de exemplu, Hotărârea din 7 septembrie 2017, Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642), Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), sau Concluziile noastre recente prezentate în cauza Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), actualmente pendinte.

35 A se vedea tabelul de corespondență care figurează în anexa II la Directiva 2009/103.

36 A se vedea de asemenea, cu privire la interacțiunea complexă dintre sistemul Uniunii și sistemul cărții verzi, Concluziile noastre prezentate în cauza Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234, punctele 32-53).

41. Cu toate acestea, cele două dispoziții esențiale (de fond) ale Directivei 2009/103, și anume articolele 3 și 4, interpretate în lumina considerentului (2) al acesteia, enunță oarecum obiectivul general al acestui instrument: asigurarea unui înalt nivel de protecție a victimelor accidentelor auto și (prin aceasta) promovarea liberei circulații în Uniunea Europeană. Cu alte cuvinte, pentru a solicita statelor membre să se abțină de la a controla în mod sistematic asigurarea de răspundere civilă a vehiculelor care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru [37], s-a considerat că este esențial să se asigure un înalt nivel de protecție a potențialelor victime ale accidentelor rutiere [38].

42. Prin urmare, ceea ce ar trebui armonizat în statele membre în temeiul articolului 3 primul paragraf din această directivă este *obligația de a încheia* un contract de asigurare de răspundere civilă pentru vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul statului membru respectiv. În acest scop, directiva prevede o definiție comună a noțiunii de „vehicul” la articolul 1 punctul 1, descrie noțiunea de „teritoriu” la articolul 1 punctul 4, iar la articolul 5, enunță situațiile în care un stat membru poate deroga de la obligația de asigurare, pentru anumite categorii de vehicule. În plus, la articolul 8, directiva stabilește documentația corespunzătoare, corelând în cele din urmă domeniul de aplicare al obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 cu sistemul de despăgubire de către organismul național de despăgubire prevăzut la articolul 10. Există de asemenea dispoziții privind sumele minime care trebuie acoperite de asigurarea obligatorie (articolul 9), categoriile specifice de victime (articolul 12), clauzele de excludere din contractele de asigurare (articolul 13), primele unice și acoperirea acestora (articolul 14).

43. Astfel, din finalitatea și din economia directivei rezultă că prin aceasta se urmărea armonizarea, într-un mod mai degrabă minimalist [39], a *obligației* de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule. În această privință, scopul acestei directive nu a fost și nici nu este acela de a începe armonizarea modului în care va fi atribuită *răspunderea* în cazuri individuale de accidente rutiere.

44. Acestea fiind spuse, admitem fără ezitare că cele două probleme sunt, într-un fel, interconectate. În final, de obicei doar într-un caz concret, care implică adesea problema atribuirii răspunderii civile în situația respectivă, pot apărea probleme structurale mai ample în primul rând cu privire la existența unei obligații de asigurare sau în general cu privire la conformitatea reglementării naționale sau a polițelor de asigurare cu alte cerințe ale directivei. Cu toate acestea, este vorba tot despre două probleme distincte. Obligația de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule este mult mai amplă și mai *generală*. Aceasta trebuie stabilită *ex ante*, pe baza unor criterii generale și obiective, și trebuie să fie relativ stabilă în timp. Stabilirea aspectului dacă circumstanțele exacte în care un vehicul a cauzat prejudicii și funcția sau rolul pe care acesta îl îndeplinea la momentul respectiv pot fi sau nu acoperite de o anumită poliță de asigurare reprezintă o decizie *ex post* privind răspunderea pentru un anumit accident [40].

45. Cauzele prezentate în secțiunea anterioară oferă un bun exemplu în această privință. În cauzele respective, problema care trebuia soluționată nu era dacă vehiculul care a cauzat accidentul era supus unei obligații de asigurare. Se pare că, în toate cauzele respective, vehiculul era de fapt asigurat și, prin urmare, obligația prevăzută la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 era îndeplinită. Mai

37 A se vedea articolul 4 din Directiva 2009/103. A se vedea de asemenea Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 49), sau Hotărârea din 20 iunie 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, punctul 33 și jurisprudența citată).

38 Curtea a amintit în mod repetat obiectivul asigurării unui înalt nivel de protecție a victimelor accidentelor auto atunci când a interpretat directivele – a se vedea în special Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 47), sau, cel mai recent, Ordonanța din 11 decembrie 2019, Bueno Ruiz și Zurich Insurance (C-431/18, nepublicată, EU:C:2019:1082, punctele 33-34).

39 În ceea ce privește jurisprudența, subliniind dimensiunea minimă de armonizare a directivei anterioare și a directivei actuale privind asigurarea auto în privința diverselor elemente care nu sunt vizate în mod expres de aceste directive, a se vedea, de exemplu, Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 29), Hotărârea din 21 ianuarie 2016, ERGO Insurance și Gjensidige Baltic (C-359/14 și C-475/14, EU:C:2016:40, punctul 40), sau Hotărârea din 14 septembrie 2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681, punctul 47).

40 A se vedea Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 39). Pentru o expunere detaliată, a se vedea de asemenea Concluziile noastre prezentate în cauza Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003, punctele 39 și 48).

degrabă, problema reală era dacă despăgubirea pentru pagubele produse ar trebui să fie plătită pe baza asigurării obligatorii a vehiculului în ceea ce privește accidentul specific și tipul de activitate desfășurată la momentul respectiv sau dacă despăgubirea pentru pagubele în cauză ar trebui să fie plătită pe baza unei alte asigurări sau în temeiul răspunderii personale a persoanei care a produs pagubele.

46. Totuși, acest tip de decizie nu este reglementat de articolul 3 din Directiva 2009/103. Cu alte cuvinte, obligația care decurge din articolul 3 din această directivă este îndeplinită atunci când există o asigurare și astfel o plasă de siguranță pentru victime. Cu condiția respectării normelor exprese, minime și generale prevăzute de alte dispoziții ale Directivei 2009/103, stabilirea responsabilului pentru acordarea despăgubirii pentru pagubele produse și a modalității de despăgubire într-un caz individual nu constituie un aspect reglementat de această directivă.

47. Acesta este, în opinia noastră, domeniul de aplicare adecvat al obligației enunțate la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103. Astfel, aspectele care pot fi discutate în cadrul acestei secțiuni și, într-adevăr, în special cu ocazia interpretării noțiunilor de „pagube produse de vehicule”, de „teritoriu (al unui stat membru)”, de „staționează în mod obișnuit (pe acest teritoriu)” sau a sferei de aplicare și a acoperirii minime a „răspunderii civile” cuprinse în această dispoziție sunt cele legate de domeniul de aplicare și de întinderea obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă în general. Astfel, nu se pune problema dacă, în „contextul specific” al unui anumit accident, utilizarea unui vehicul în împrejurări de fapt specifice trebuie să fie sau nu acoperită de o anumită asigurare auto. Aceasta nu este doar o chestiune legată de aplicarea legii, aspect asupra căruia ne vom îndrepta în secțiunea următoare, cum nu este (sau mai ales) nu este nici o chestiune reglementată de Directiva 2009/103.

48. Pe scurt, noțiunile juridice nedeterminate ale dreptului Uniunii, deși pot foarte bine să fie autonome, nu trebuie aplicate în afara contextului lor propriu, astfel cum reiese din textul, din structura și din finalitatea sa. Noțiunea de „pagube produse de vehicule”, care figurează la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, nu constituie decât un element al obligației generale a statelor membre de a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare. Astfel, nici această dispoziție, nici, *a fortiori*, o noțiune scoasă din contextul în care se înscrie această dispoziție în ansamblul său nu ar trebui să ofere orientări armonizate pentru a decide cu privire la răspunderea pentru incidente individuale, cu atât mai puțin atunci când obligația implicită de a încheia o asigurare de răspundere civilă în conformitate cu această dispoziție a fost îndeplinită și nu există nicio contradicție vădită cu vreuna dintre celelalte dispoziții explicite ale Directivei 2009/103.

C. Interpretare versus aplicare a dreptului Uniunii

49. Există un alt aspect care este legat de punctul anterior și care merită reamintit. În temeiul articolului 267 primul paragraf TFUE, Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să se pronunțe, cu titlu preliminar, cu privire la *interpretare*a tratatelor sau cu privire la validitatea sau la *interpretarea* actelor adoptate de instituțiile, organele, oficiile sau agențiile Uniunii. În schimb, revine în primul rând instanțelor naționale sarcina de a aplica dreptul Uniunii, fie în conformitate cu orientările emise de Curte în temeiul articolului 267 TFUE, fie, în mod natural și în marea majoritate a cazurilor, fără astfel de orientări.

50. Desigur, aplicarea legii poate include anumite elemente referitoare la interpretarea acesteia. În schimb, interpretarea legii nu poate fi efectuată în mod abstract, fără a ține seama de circumstanțele unui caz individual sau a unor cazuri individuale, în cadrul aprecierii temeiniciei interpretării propuse. Astfel, este imposibil să se precizeze, în termeni abstracți și cu titlu general, unde exact se oprește interpretarea legii și începe aplicarea acesteia (și viceversa).

51. Cu toate acestea, în opinia noastră, prezenta cauză și cauzele discutate în secțiunea A din prezentele concluzii oferă o ilustrare bună și concretă a cazurilor în care intervenția Curții nu este necesară, cu siguranță nu la nivelul de detaliere a situației de fapt furnizat anterior.

52. În primul rând, ținând seama de observațiile formulate în secțiunea B din prezentele concluzii, eventuala necesitate de a interpreta o noțiune juridică nedeterminată prevăzută de dreptul Uniunii, inclusiv noțiunea de „pagube produse de vehicule” care figurează la articolul 3 din Directiva 2009/103, este în mod normal delimitată de textul, de contextul și de finalitatea dispoziției în cauză. Astfel, nu este necesară interpretarea noțiunii de „pagube produse de vehicule” pentru a stabili dacă răspunderea unui anumit asigurător a fost angajată mai întâi în contextul unui anumit accident.

53. În al doilea rând, chiar presupunând că noțiunea de „pagube produse de vehicule” ar viza și soluționarea cazurilor de răspundere individuală și că aceasta ar fi utilizată pentru a stabili dacă, la un moment dat, o anumită utilizare a constituit o utilizare normală a unui vehicul, numai până la acest punct poate merge (sau până la un nivel la fel de scăzut de abstractizare) orice normă de drept (cu scop normativ), ținând seama de varietatea infinită a scenariilor de fapt posibile. În acest sens, Curtea a precizat deja în mai multe rânduri că noțiunea de „pagube produse de vehicule” include *orice utilizare normală* a vehiculului care este conformă cu funcția sa de mijloc de transport [41]. Aspectul dacă o astfel de definiție este prea largă, prea restrânsă sau oarecum circulară și modul exact în care ar trebui să fie îmbunătățită poate, în mod cert, să dea naștere unor discuții. Cu toate acestea, cu excepția cazului în care o astfel de discuție privind domeniul de aplicare al unei noțiuni de drept al Uniunii este declanșată în mod expres și clar printr-o decizie de trimitere, este dificil de înțeles cum o altă confirmare a faptului că situația specifică din cauză echivalează într-adevăr cu o altă „circulație a vehiculelor” ar contribui la asigurarea unei interpretări uniforme a dreptului Uniunii în întreaga Uniune, avută în vedere de autorii tratatelor.

54. Desigur, se poate sugera că orice hotărâre a Curții va asigura un anumit grad de interpretare și aplicare uniforme a dreptului Uniunii în întreaga Uniune. Această apreciere este cu siguranță corectă. Astfel, ca urmare a Hotărârii Línea Directa Aseguradora, de exemplu, se speră că toate situațiile „în care un vehicul staționat într-un garaj privat al unui imobil, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, a luat foc, provocând un incendiu, care își are originea în circuitul electric al acestui vehicul, și a cauzat prejudicii imobilului respectiv, chiar dacă vehiculul menționat nu a fost deplasat timp de mai mult de 24 de ore înainte de producerea incendiului” [42], vor fi tratate în mod uniform în întreaga Uniune.

55. Cu toate acestea, ne putem întreba în mod rezonabil dacă acesta este tipul și nivelul interpretării uniforme pe care Curtea ar trebui să îl aibă în vedere în temeiul articolului 267 TFUE. Este mai degrabă o reminiscență a procesului decizional cazuistic restrâns în care ar fi angajată în mod corespunzător o instanță civilă națională de prim grad de jurisdicție. În plus, astfel cum a demonstrat-o experiența, o asemenea „jurisprudență factuală” nu poate decât să suscite întrebări suplimentare și să necesite distincții suplimentare [43]: care ar fi situația în cazul în care vehiculul ar fi fost staționat pe o stradă publică și nu într-un garaj privat? Care ar fi situația în cazul în care autovehiculul nu ar fi fost deplasat pentru o perioadă mult mai lungă, devenind astfel, de fapt, imobil? Care ar fi situația în cazul în care incendiul nu ar fi provenit de la circuitul electric al mașinii, ci de altundeva? [44]

41 A se vedea deja în Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 59), reluată ulterior în toate hotărârile expuse în secțiunea A din prezentele concluzii.

42 Hotărârea din 20 iunie 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517, punctul 48 și dispozitivul acestei hotărâri).

43 A se vedea Concluziile prezentate de avocatul general Jacobs în cauza Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352, punctul 50), care observa pe bună dreptate că „răspunsurile detaliate la întrebări foarte specifice nu vor favoriza întotdeauna o astfel de aplicare uniformă. Astfel de răspunsuri nu pot decât să dea naștere unor întrebări suplimentare”.

44 A se vedea Ordonanța din 11 decembrie 2019, Bueno Ruiz și Zurich Insurance (C-431/18, EU:C:2019:1082, punctul 44, nepublicată).

56. În al treilea rând, rolul principal al Curții ar trebui să constea în articularea sau perfecționarea *premissa maior* juridice care decurge din dreptul Uniunii și care urmează să fie aplicată de instanțele naționale. Subsumarea faptelor din cauza individuală, *premissa minor*, și *concluzia* cu privire la aplicarea dreptului Uniunii în respectiva cauză intră în sfera de competență a instanțelor naționale.

57. Desigur, în temeiul articolului 267 TFUE, o instanță națională poate oricând să prezinte o cerere de decizie preliminară. Cu toate acestea, ca regulă generală, în ceea ce privește aspectele deja interpretate, întrebarea ar trebui să se refere în mod corespunzător la eventuala valorificare a dreptului Uniunii pe baza *premissa maior* care urmează să fie aplicată în cauza principală (clarificarea, restrângerea, extinderea sa, stabilirea unei excepții etc.). Or, o altă confirmare a faptului că aceeași *premissa maior*, formulată anterior, se aplică unui alt ansamblu de fapte, fără a necesita în vreun fel reexaminarea *premissa maior* existente, ține de aplicarea dreptului Uniunii, sarcină încredințată instanțelor naționale.

58. Este just să se admită că aceste limite ideale devin oarecum neclare atunci când elemente de fapt restrânse sunt incluse în *premissa maior* definită de dreptul Uniunii. Astfel, în asemenea cazuri, o instanță de trimitere ar putea fi perfect îndreptățită să se asigure că elemente de fapt noi și diferite fac parte efectiv din norma de drept pe care Curtea a dorit să o formuleze [45].

59. Pentru a identifica nivelul adecvat de abstractizare, pare esențială admiterea a două elemente ca punct de plecare: autolimitarea judiciară și aderarea la un anumit grad de diversitate admisibilă. Desigur, imperativul uniformității și al aplicării uniforme a dreptului Uniunii în întreaga Uniune a ocupat întotdeauna un loc central în jurisprudența Curții. Cu toate acestea și în mod natural, este importantă diferențierea în această privință între aspectele care sunt în mod real relevante în acest scop și cele care nu sunt relevante, ținând seama în special de resursele jurisdicționale limitate (prin definiție) ale instanțelor Uniunii.

60. De exemplu, ne putem imagina o situație în care un pasager al unui taxi, coborând din taxi de pe bancheta din spate după ce a fost transportat în taxi, deschide portiera din spate fără a se asigura mai întâi în mod corespunzător și zgârie o mașină aflată în trecere chiar în acel moment. Intră această situație sub incidența noțiunii de „pagube produse de vehicule” în sensul articolului 3 din Directiva 2009/103? Ar trebui ca despăgubirile pentru daunele materiale cauzate să fie plătite prin asigurarea de răspundere civilă a taxiului, iar nu prin asigurarea de răspundere civilă a autovehiculului aflat în trecere? Sau pasagerul taxiului este cel care ar trebui să fie personal răspunzător, întrucât nu s-a asigurat în mod corespunzător înainte de a deschide portiera?

61. Nu înțelegem cum o posibilă soluție divergentă a instanțelor civile din Uniune cu privire la modul în care ar trebui soluționată o astfel de cauză, cu condiția să existe efectiv o situație identică în această privință, având în vedere nuanțele și variațiile factuale neexhaustive care ar putea justifica rezultate diferite, reprezintă un aspect de care ar trebui să se preocupe Curtea. O astfel de situație ține în mod corespunzător de domeniul de aplicare al legii, cu excepția cazului în care aceasta ridică, în mod incidental, o problemă mai extinsă de incompatibilitate normativă a dreptului sau a practicilor naționale cu orice altă dispoziție expresă din dreptul Uniunii. În plus, am îndrăzni să afirmăm că un asemenea grad de uniformitate în ceea ce privește omogenitatea rezultatelor în cazuri individuale reprezintă un mit. De fapt, o astfel de uniformitate nu este atinsă nici măcar în sistemele judiciare naționale foarte centralizate care, spre deosebire de rolul Curții în ceea ce privește hotărârile preliminare, efectuează un control extins al deciziilor instanțelor inferioare în ceea ce privește aplicarea corectă a legii în cazuri individuale.

45 A se vedea în această privință, referitor la un aspect care intră într-adevăr sub incidența articolului 3 din Directiva 2009/103, și anume momentul încetării obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă în temeiul acestei dispoziții, Concluziile noastre prezentate în cauza Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

62. În concluzie, există și va exista întotdeauna un anumit grad de diversitate în ceea ce privește *aplicarea* la nivel național a dreptului Uniunii, chiar și în domenii armonizate. Nu numai că acest lucru este admisibil, dar este de asemenea rezonabil și normal. Sesizată cu o cerere de decizie preliminară referitoare la interpretarea dreptului Uniunii în temeiul articolului 267 TFUE, Curtea este chemată să stabilească limitele exterioare ale acestei diversități, prevăzând o *interpretare* uniformă a dreptului Uniunii, inclusiv a noțiunilor juridice nedeterminate pe care le conține. Totuși, această interpretare trebuie să rămână la un nivel adecvat de abstractizare. Cu alte cuvinte, misiunea Curții în temeiul articolului 267 TFUE este de a asigura o interpretare uniformă a dreptului Uniunii, care vizează nivelul normelor juridice aplicabile, iar nu nivelul rezultatului fiecărei cauze. Aceasta implică în mod logic că, chiar dacă există un grad rezonabil de uniformitate a normelor juridice, poate exista o diversitate în ceea ce privește rezultatele concrete.

D. Prezenta cauză

63. Pentru motivele prezentate în cele două secțiuni precedente ale prezentelor concluzii, suntem în esență de acord cu argumentul principal invocat de guvernul spaniol și cu susținerile Comisiei: articolul 3 din Directiva 2009/103 *nu se opune* niciuneia dintre interpretările (naționale opuse) ale articolului 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto, *pur și simplu întrucât* decizia cu privire la aspectul dacă, în împrejurările unui caz individual, daunele produse unei semiremorci care este utilizată ca parte a unui vehicul articulat vor fi acoperite de asigurarea de răspundere civilă a tracto-camionului sau, eventual, de asigurarea de răspundere civilă a semiremorcii *nu este reglementată* de dispozițiile dreptului Uniunii invocate.

64. Odată făcute aceste precizări, considerăm că este oportun ca, în concluzie, să adăugăm trei elemente specifice cauzei.

65. În primul rând, împrejurarea că articolul 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto este dispoziția de drept național invocată nominal de instanța de trimitere în întrebarea sa, care reglementează într-adevăr „domeniul de aplicare și excluderile" de la asigurarea obligatorie (în general), este lipsită de relevanță atunci când este plasată în contextul cauzei principale. Astfel cum a subliniat guvernul spaniol, dreptul național conține o dispoziție specifică privind repartizarea răspunderii în ceea ce privește elementele individuale ale unui vehicul articulat în cazul unei coliziuni, și anume articolul 19 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto[46]. Această dispoziție reglementează însă numai repartizarea răspunderii în cazul prejudiciilor cauzate *terților*. Astfel, la nivel național au apărut îndoieli și divergențe de interpretare în cazuri individuale în ceea ce privește o altă situație care nu este prevăzută de această legislație națională (derivată): ce se întâmplă în cazul în care prejudiciul nu este cauzat unui terț, ci unei unități a vehiculului articulat de o altă unitate?

66. Totuși, acest lucru nu face decât să scoată în evidență faptul că îndoielile în materie de interpretare exprimate de instanța de trimitere, aparent întărite de diferitele soluții adoptate la nivelul instanțelor regionale naționale, se referă la interpretarea și la aplicarea normelor naționale. Nu vedem în ce mod oricare dintre elementele cuprinse la articolul 1 sau la articolul 3 din Directiva 2009/103 ar putea ajuta instanța de trimitere să soluționeze această problemă de drept național.

67. În al doilea rând, nu rezultă cu claritate în ce mod această concluzie ar fi modificată de trimiterea la articolul 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103 în cadrul întrebării adresate de instanța de trimitere. Potrivit acestei dispoziții: „[a]sigurarea prevăzută la primul paragraf acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămările corporale". În acord cu opinia Comisiei, nu înțelegem (iar instanța de trimitere nu explică) modul în care acoperirea daunelor materiale ar putea fi compromisă sau limitată în vreun fel de vreuna dintre interpretările posibile ale dispozițiilor naționale

46 Citată anterior, la punctul 12 din prezentele concluzii.

în cauză. Din câte înțelegem, există în mod clar posibilitatea de a recupera daunele materiale în cazuri precum cel din speță. Obligația de a încheia o asigurare de răspundere civilă prevăzută la articolul 3 din Directiva 2009/103 pare îndeplinită. De asemenea, nu se sugerează că această acoperire ar fi, în general, inferioară vreuneia dintre celelalte dispoziții ale acestei directive. Problema este mai degrabă cine va fi obligat, în cele din urmă, să plătească factura respectivă, asigurătorul tracto-camionului sau asigurătorul semiremorcii.

68. În al treilea rând, situația este aceeași în cazul în care atenția ar trebui să se mute de la articolul 3 la articolul 1 din această directivă, precum și la definițiile termenilor „vehicul” și „persoană vătămată”, definiții cuprinse în această directivă, după cum sugerează întrebarea instanței de trimitere. Astfel, în observațiile sale, Comisia s-a angajat într-o asemenea discuție, ridicând problema dacă o semiremorcă sau mai degrabă proprietarul unei astfel de semiremorci ar putea fi eventual o „parte vătămată” în sensul articolului 1 punctul 2 din Directiva 2009/103. Aceste reflecții au determinat Comisia să sugereze că o semiremorcă avariată nu este, probabil, tipul de victimă a cărei protecție s-a dorit în mod constant a fi consolidată de directivă [47], ridicând astfel din nou problema legată de modul în care o astfel de excludere, chiar dacă nu este prevăzută în mod expres de dreptul național [48], ar putea compromite întinderea acoperirii pagubelor materiale impusă în temeiul articolului 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103.

69. Suntem într-adevăr recunoscători Comisiei pentru această reflecție. Ne ajută să subliniem în mod specific ideea generală expusă deja mai sus [49]: astfel de aspecte și considerații nu intră în domeniul de aplicare adecvat al Directivei 2009/103. Acest lucru este demonstrat de disonanța logică (frizând bizarul), care se manifestă odată ce se încearcă includerea forțată într-un anumit cadru legislativ a unei situații care se află în afara acelui cadru. Conceptul și logica existente pur și simplu nu prevăd și, prin urmare, nu se potrivesc deloc acestei situații [50].

70. În concluzie, în măsura în care obiectivul esențial al Directivei 2009/103 este îndeplinit, în sensul că, în conformitate cu obligația prevăzută la articolul 3 din această directivă, un stat membru a prevăzut obligația de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule, protejând astfel potențialele victime ale accidentelor rutiere și încurajând, așadar, libera circulație pe teritoriul Uniunii, condițiile specifice ale acestei obligații și, *a fortiori*, realizarea acestei răspunderi în cazuri individuale de accidente rutiere rămân o chestiune de aplicare a dreptului Uniunii sau, *a fortiori*, a dreptului național, sarcină încredințată instanțelor naționale.

V. Concluzie

71. Propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Tribunal Supremo (Curtea Supremă, Spania) după cum urmează:

– Nici articolul 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, nici articolul 1 punctul 1 sau 2 din această directivă nu prevăd norme care să reglementeze aspectul dacă dreptul național ar trebui să considere daunele materiale produse unei semiremorci, în timp ce aceasta era exploatată ca parte a unui vehicul

47 În această privință, Comisia a indicat considerentele (21) și (22) ale Directivei 2009/103, arătând că victimele mai probabile ale accidentelor rutiere (pe care prezenta directivă urmărește să le protejeze) sunt de fapt persoane fizice, indiferent dacă este vorba despre călători, pietoni, bicicliști sau orice alți utilizatori ai drumurilor, iar nu vehiculele ca atare.

48 Din nou, pentru a ajunge la concluzia că articolul 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto *exclude*, într-un caz precum cel în discuție în litigiul principal, posibilitatea ca pagubele produse semiremorcii să fie acoperite de polița de asigurare a tracto-camionului, trebuie să se interpreteze mai întâi această dispoziție națională. A se vedea punctul 9 și punctele 16 și 17 din prezentele concluzii, care evidențiază interpretările contrare ale acestei dispoziții naționale.

49 A se vedea punctele 39-48 din prezentele concluzii.

50 Pentru un alt exemplu recent al aceluiași fenomen, a se vedea, de exemplu, Hotărârea din 10 decembrie 2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).

articulat cu un tracto-camion, drept incident care este acoperit de asigurarea obligatorie de răspundere civilă încheiată pentru tracto-camionul respectiv. Chestiunea menționată, împreună cu toate celelalte aspecte care nu sunt guvernate în mod specific de Directiva 2009/103, trebuie reglementată prin legislația națională, revenindu-le instanțelor naționale competența de a se pronunța cu privire la aceasta.