Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

10 iunie 2021 *

„Trimitere preliminară – Asigurare obligatorie de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE – Articolul 1 punctele 1 și 2 – Articolul 3 primul, al doilea și ultimul paragraf – Noțiunea de «vehicul» – Obligația de acoperire a prejudiciilor materiale – Domeniu de aplicare – Accident de circulație care implică un vehicul articulat ale cărui elemente fac obiectul unor asigurări obligatorii distincte – Prejudicii cauzate semiremorcii de tracto-camionul la care aceasta era cuplată atunci când a avut loc acest accident – Interpretare a reglementării naționale care exclude acoperirea acestor prejudicii de asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru acest cap tractor”

În cauza C-923/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunal Supremo (Curtea Supremă, Spania), prin decizia din 28 noiembrie 2019, primită de Curte la 17 decembrie 2019, în procedura

**Van Ameyde España SA**

împotriva

**GES, Seguros y Reaseguros SA,**

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, și domnii M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos și I. Jarukaitis (raportor), judecători,

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Van Ameyde España SA, de M. I. Castizo Reyes, procuradora, și V. Muñoz Mundina, abogado;

– pentru GES Seguros y Reaseguros SA, de A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, și J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado;

– pentru guvernul spaniol, de M. J. Ruiz Sánchez, în calitate de agent;

* Limba de procedură: spaniola.

– pentru Comisia Europeană, de H. Tserepa-Lacombe și J. Rius, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 23 februarie 2021,

pronunță prezenta

## Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 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 (JO 2009, L 263, p. 11) coroborat cu articolul 1 din această directivă.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Van Ameyde España SA (denumită în continuare „Van Ameyde"), pe de o parte, și GES, Seguros y Reaseguros SA (denumită în continuare „GES Seguros"), pe de altă parte, în legătură cu o cerere de despăgubire pentru prejudiciile materiale cauzate unei semiremorci într-un accident de circulație care a implicat un vehicul articulat.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul Uniunii*

3 Directiva 2009/103 enunță în considerentele sale (1)-(3) și (20):

„(1) 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)], 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)], A treia directivă a Consiliului 90/232/CEE din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule [(JO 1990, L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240)] și Directiva 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto (A patra directivă privind asigurarea auto) [(JO 2000, L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 3)] au fost modificate de mai multe ori și în mod substanțial […]. Este necesar, din motive de claritate și de eficiență, să se codifice aceste patru directive, precum și Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 de modificare a Directivelor [72/166], [84/5], 88/357/CEE și [90/232] [ale Consiliului] și a Directivei [2000/26] a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto [(JO 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212)].

(2) Asigurarea de răspundere civilă pentru circulația autovehiculelor (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni, fie că sunt asigurați sau victime ale unui accident. Aceasta prezintă, de asemenea, o importanță deosebită în cazul întreprinderilor de asigurare, deoarece reprezintă o mare parte a contractelor de asigurare generală încheiate în [Uniunea Europeană]. De asemenea, asigurarea auto are un impact asupra liberei circulații a persoanelor și a vehiculelor. […]

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

[…]

(20) Victimelor accidentelor de circulație cauzate de autovehicule ar trebui să li se garanteze un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul [Uniunii]."

4 Articolul 1 din această directivă conține următoarele definiții:

„În sensul prezentei directive se înțelege prin:

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 menționată, 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 5 din aceeași directivă, intitulat „Derogare de la obligația de asigurare a vehiculelor", prevede:

„(1) Un stat membru poate deroga de la dispozițiile articolului 3 cu privire la anumite persoane fizice sau juridice, de drept public sau de drept privat, a căror listă se întocmește de către statul interesat și se comunică celorlalte state membre și Comisiei [Europene].

[…]

(2) Fiecare stat membru poate deroga de la prevederile articolului 3, în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule sau anumite vehicule care au o plăcuță specială; lista acestor tipuri de vehicule sau a acestor vehicule se alcătuiește de către statul în cauză și se comunică celorlalte state membre și Comisiei.

[…]"

7 Potrivit articolului 12 din Directiva 2009/103, intitulat „Categorii specifice de victime”:

„(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.

(2) Membrii familiei asiguratului, conducătorului auto sau oricărei alte persoane a cărei răspundere civilă este angajată într-un accident și acoperită de asigurarea prevăzută la articolul 3 nu sunt excluși, datorită acestei legături de rudenie, de la beneficiul asigurării pentru vătămările lor corporale.

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

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

### *Dreptul spaniol*

8 Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (textul reformat al Legii privind răspunderea civilă și asigurarea auto), aprobat prin Real Decreto Legislativo 8/2004 (Decretul legislativ regal 8/2004) din 29 octombrie 2004 (BOE nr. 267 din 5 noiembrie 2004, p. 36662), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „Legea privind asigurarea auto”), prevede la alineatul 1 al articolului 1, intitulat „Răspundere civilă”:

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

[…]

În cazul prejudiciilor cauzate bunurilor, conducătorul auto răspunde față de terți atunci când este supus răspunderii civile în temeiul dispozițiilor articolului 1902 și următoarelor din Código Civil [Codul civil], al articolului 109 și următoarelor din Código Penal [Codul penal] și al dispozițiilor prezentei legi.

[…]

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 [Codul civil] și la articolul 120 alineatul 5 din [Codul penal]. Această răspundere încetează atunci când acest proprietar dovedește că a acționat cu toată diligența unui *bonus pater familias* pentru a preveni prejudiciul.

[…]”

9 Articolul 2 din Legea privind asigurarea auto, intitulat „Obligația de asigurare”, prevede la alineatul 1 primul paragraf:

„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 dintre vehiculele sale. Contractul trebuie să acopere răspunderea civilă prevăzută la articolul 1, în limitele stabilite pentru asigurarea obligatorie […]. Totuși, proprietarul este exonerat de această obligație atunci când un contract de asigurare a fost încheiat de orice altă persoană interesată care indică în ce temei l-a încheiat.”

10 Articolul 5 din această lege, 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.”

11 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 1507/2008) din 12 septembrie 2008 (BOE nr. 222 din 13 septembrie 2008, p. 37487) (denumit în continuare „Regulamentul privind asigurarea obligatorie auto”), prevede la articolul 1 alineatul 1:

„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 un motor, inclusiv mopedurile, vehiculele speciale, remorcile și semiremorcile, […]. Sunt scutite de obligația de asigurare remorcile, semiremorcile și mașinile remorcate speciale a căror masă maximă autorizată nu depășește 750 kg […].”

12 Articolul 19 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie auto, intitulat „Prejudicii concurente și persoanele care au cauzat prejudiciile”, prevede la alineatul 2:

„Dacă, în urma aceluiași accident care implică două sau mai multe vehicule acoperite de asigurarea obligatorie respectivă a acestora, sunt cauzate prejudicii unor terți, fiecare asigurător al vehiculelor responsabile contribuie la respectarea obligațiilor legale, ținând seama de responsabilitatea fiecăruia dintre vehiculele implicate, atunci când aceasta poate fi stabilită, sau, în caz contrar, în conformitate cu prevederile acordurilor dintre asigurători; în lipsa acestora, fiecare asigurător contribuie proporțional cu puterea vehiculelor în cauză.

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

## Litigiul principal și întrebarea preliminară

13 La 3 aprilie 2014 a avut loc un accident de circulație care a implicat un vehicul articulat compus dintr-un cap tractor (denumit în continuare „capul tractor”) și o semiremorcă (denumită în continuare „semiremorca”), în urma căruia semiremorca a fost deteriorată. S-a stabilit că accidentul a fost provocat din neglijența conducătorului capului tractor, iar prejudiciile cauzate semiremorcii sunt imputabile exclusiv acestuia din urmă.

14 Capul tractor era proprietatea Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, o societate de drept portughez, iar răspunderea civilă auto obligatorie era asigurată de societatea Açoreana, de asemenea de drept portughez, reprezentată în Spania de Van Ameyde. Semiremorca aparținea Caixarenting SAU, care o închiriase în regim de leasing către Primafrío SL. Aceasta a încheiat, pentru acoperirea prejudiciilor materiale suportate de semiremorcă, o poliță de asigurare cu GES Seguros, în timp ce asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru semiremorcă a fost încheiată cu Seguros Bilbao SA, care nu este parte în litigiul pendinte în fața instanței de trimitere.

15 Întrucât GES Seguros a despăgubit Primafrío cu 34 977,33 euro pentru prejudiciile cauzate semiremorcii, la 13 martie 2015, ea a sesizat Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (Tribunalul de Primă Instanță nr. 1 din La Palma del Condado, Spania) cu o acțiune având ca obiect obligarea Van Ameyde la plata acestei sume cu titlu de despăgubire, însoțită de dobânzile legale aferente. În susținerea acestei acțiuni, GES Seguros pretindea printre altele că, în conformitate cu reglementarea în vigoare la data faptelor din litigiul principal, capul tractor și semiremorca erau vehicule independente, aparținând unor proprietari diferiți, și fiecare era acoperit de o asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, astfel încât semiremorca nu putea fi considerată încărcătura tracto-camionului și nici un lucru transportat de acesta din urmă, în sensul articolului 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto. În consecință, potrivit GES Seguros, excluderea acoperirii de asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, prevăzută la această dispoziție, nu era aplicabilă. Van Ameyde s-a opus acțiunii menționate.

16 Întrucât aceeași acțiune a fost respinsă printr-o hotărâre din 14 iulie 2016, pentru motivul că semiremorca trebuia considerată o încărcătură sau un lucru transportat de capul tractor, GES Seguros a declarat apel la Audiencia Provincial de Huelva (Curtea Provincială din Huelva, Spania), care l-a admis printr-o hotărâre din 22 decembrie 2016.

17 Această instanță a considerat că nu era aplicabilă excluderea acoperirii de asigurarea obligatorie prevăzută la articolul 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto în ceea ce privește prejudiciile materiale cauzate lucrurilor transportate în vehiculul asigurat și că, în consecință, prejudiciile cauzate semiremorcii sunt acoperite de asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru capul tractor. Astfel, pentru instanța menționată, semiremorca nu putea fi considerată drept încărcătura capului tractor întrucât, printre altele, excluderea în cauză face trimitere la prejudiciile cauzate nu lucrurilor transportate „de” vehiculul asigurat, ci lucrurilor transportate „în” vehiculul asigurat.

18 Van Ameyde a declarat recurs împotriva acestei hotărâri din 22 decembrie 2016 în fața Tribunal Supremo (Curtea Supremă, Spania), instanța de trimitere, susținând că, în temeiul acestui articol 5 alineatul 2, prejudiciile cauzate semiremorcii sunt excluse de la acoperirea de asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru capul tractor. În această privință, Van Ameyde susține printre altele că, atunci când a avut loc acest accident, capul tractor și semiremorca formau o „unitate funcțională”.

19 Instanța de trimitere arată că, chiar dacă capul tractor și semiremorca constituie vehicule independente, care fac obiectul în mod separat, ca atare, obligației de asigurare, Directiva 2009/103 nu conține o dispoziție expresă cu privire la modul în care trebuie să se stabilească răspunderea, fie în raport cu terții, fie reciproc, în cazul unui accident care implică un vehicul articulat compus din aceste două elemente. Aceasta precizează totuși că, potrivit propriei jurisprudențe, răspunderea pentru diferitele elemente ale unui vehicul articulat față de terți prejudiciați este solidară și că articolul 19 alineatul 2 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie auto prevede modul în care răspunderile trebuie repartizate la nivel intern. Această dispoziție nu ar stabili totuși modul în care trebuie să răspundă între ei asigurătorii diferitor vehicule care formează un vehicul articulat atunci când, precum în cauza cu care a fost sesizată, prejudiciile suferite de unul dintre ele sunt imputabile exclusiv celuilalt. Dispoziția menționată nu ar soluționa, așadar, problema dacă prejudiciile materiale cauzate semiremorcii trebuie să fie acoperite de asigurarea obligatorie de răspundere civilă a tracto-camionului.

20 În această privință, instanța de trimitere citează articolul 5 alineatul 2 din Legea privind asigurarea auto și arată că interpretările opuse ale acestei dispoziții, reținute în speță în primă instanță și în apel, se regăsesc și în jurisprudența Audiencias Provinciales (curți provinciale). Trebuind să soluționeze acest conflict, ea ridică problema dacă interpretarea dispoziției menționate în sensul că exclude de la acoperirea oferită de asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a unui cap tractor prejudiciile cauzate semiremorcii cuplate la acesta în împrejurări precum cele pendinte în fața sa, pentru motivul că această semiremorcă este echivalentă cu încărcătura acestui cap tractor sau cu lucrurile transportate de acesta ori pentru motivul că capul tractor menționat și semiremorca respectivă

formează un vehicul unic ale cărui asigurări obligatorii nu ar acoperi decât pagubele materiale cauzate terților, alții decât proprietarii celor două vehicule, compromite sau diminuează nivelul de acoperire a pagubelor materiale oferit prin asigurarea auto obligatorie prevăzut la articolul 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103 coroborat cu articolul 1 din aceasta.

21 În aceste condiții, 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 reglementării naționale (articolul 5 alineatul 2 din [Legea privind asigurarea auto]) care, în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, consideră că pagubele produse unei semiremorci sunt excluse de la acoperirea asigurării auto obligatorii a [capului tractor la care aceasta este cuplată], întrucât această semiremorcă este asimilată lucrurilor transportate în acest [cap tractor] sau întrucât semiremorca menționată este considerată, din perspectiva pagubelor materiale, că formează un vehicul unic cu [capul tractor] menționat?”

**Cu privire la întrebarea preliminară**

22 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103 coroborat cu articolul 1 punctele 1 și 2 din aceasta trebuie interpretat în sensul că se opune unei interpretări a reglementării naționale care exclude de la acoperire și, așadar, de la despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a unui cap tractor prejudiciile materiale cauzate de acesta semiremorcii care era cuplată la el atunci când a avut loc accidentul, pentru motivul că, pentru a acorda beneficiul despăgubirii lor, se consideră că această semiremorcă este un lucru transportat de acest cap tractor sau că formează un vehicul unic cu acesta din urmă.

23 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că Directiva 2009/103 a codificat, astfel cum reiese din considerentul (1) al acesteia, directive anterioare referitoare la apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, fără a le aduce modificări de substanță. Jurisprudența referitoare la aceste directive anterioare poate fi, în consecință, transpusă în ceea ce privește interpretarea dispozițiilor echivalente ale Directivei 2009/103 (Hotărârea din 29 aprilie 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punctul 35).

24 Potrivit articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare, sub rezerva aplicării articolului 5 din această directivă, pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare. Articolul 3 al doilea paragraf din directiva menționată dispune că prejudiciile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării sunt stabilite în cadrul măsurilor menționate la primul paragraf al acestui articol 3. Articolul 3 ultimul paragraf din aceeași directivă precizează că asigurarea prevăzută la primul paragraf al acestuia acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămările corporale. În ceea ce privește articolul 5, el prevede printre altele, la alineatul (2), că, în condițiile enunțate de această dispoziție, fiecare stat membru poate deroga de la dispozițiile articolului 3 menționat în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule.

25 În această privință trebuie amintit, în primul rând, că, după cum Curtea a constatat deja, articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, formulat în termeni foarte generali, impune statelor membre să prevadă în ordinea lor juridică internă o obligație generală de asigurare a vehiculelor (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 36 și jurisprudența citată).

26 Astfel, fiecare stat membru trebuie să se asigure că, sub rezerva derogărilor prevăzute la articolul 5 din această directivă, „orice vehicul” care staționează în mod obișnuit 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 (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 37 și jurisprudența citată).

27 Noțiunea de „vehicul” este definită la articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 ca vizând „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”.

28 Reiese fără ambiguitate din textul acestor dispoziții că atât un cap tractor, cât și o remorcă sau o semiremorcă constituie, fiecare în mod individual, un „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, și trebuie fiecare, în consecință și sub rezerva exercitării de către statul membru în care staționează în mod obișnuit a posibilității de derogare prevăzute la articolul 5 din această directivă, să facă obiectul unui contract încheiat cu o companie de asigurări care să garanteze, în limitele definite de dreptul Uniunii, răspunderea civilă auto a acestora.

29 În ceea ce privește aspectul dacă, atunci când o remorcă sau o semiremorcă este cuplată la un cap tractor, aceasta își pierde calificarea de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, sau dacă, atunci când este cuplată la acesta, ansamblul format de acest cap tractor și această remorcă sau semiremorcă nu mai formează decât un singur vehicul, în sensul acestei dispoziții, așa încât remorca sau semiremorca menționată nu se încadrează nici atunci în această calificare, trebuie arătat, pe de o parte, că nimic din modul de redactare a acestui articol 1 punctul 1 nu permite susținerea unor asemenea ipoteze. Astfel, precizarea potrivit căreia remorcile „chiar și necuplate” intră sub incidența noțiunii de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 menționat, și utilizarea adverbului „inclusiv” între cele două părți ale definiției acestei noțiuni indică în mod clar faptul că remorcile, precum și semiremorcile constituie o categorie autonomă de „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, distinctă de cea de „orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine”, a cărei calificare ca atare este independentă de aspectul dacă este sau nu cuplată la alt vehicul, în sensul dispoziției menționate.

30 Pe de altă parte, a considera că, atunci când este cuplată la un tracto-camion, o remorcă sau o semiremorcă constituie un lucru transportat de acest tracto-camion sau formează un vehicul unic cu acesta din urmă și își pierde astfel propria calitate de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, ar fi ireconciliabil cu faptul că definiția noțiunii de „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, este independentă de utilizarea care se dă sau care se poate da vehiculului în cauză și, prin urmare, ar fi contrar abordării obiective a acestei noțiuni (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 38 și 39, precum și jurisprudența citată). Acest lucru ar fi ireconciliabil și cu faptul că domeniul de aplicare al obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă auto, din rațiuni de securitate juridică, trebuie să fie stabilit în prealabil, cu alte cuvinte, înainte de o eventuală implicare a vehiculului în cauză într-un accident (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 40).

31 Astfel, dacă o remorcă sau o semiremorcă și-ar pierde calitatea de „vehicul” în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 atunci când este cuplată la un tracto-camion, s-ar aduce atingere previzibilității, stabilității și continuității obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 primul paragraf din această directivă, a cărei respectare este totuși necesară pentru a asigura securitatea juridică (a se vedea prin analogie Hotărârea din 29 aprilie 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, punctul 52).

32 Rezultă că a considera că, atunci când este cuplată la un cap tractor, o remorcă sau o semiremorcă constituie un lucru transportat de acest cap tractor sau formează un vehicul unic cu acesta din urmă și că își pierde astfel calitatea de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, nu este compatibil cu această dispoziție. Prin urmare, sub rezerva exercitării de către statul membru în

care staționează în mod obișnuit remorca sau semiremorca a posibilității care îi este acordată de articolul 5 din Directiva 2009/103, orice remorcă sau semiremorcă face obiectul obligației de asigurare enunțate la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, fie că este sau nu cuplată la alt vehicul.

33 Totuși, în speță, din dosarul de care dispune Curtea reiese că, deși litigiul principal este legat de calificarea dată unei semiremorci atunci când este cuplată la un cap tractor, această calificare nu are legătură cu obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, astfel cum a fost transpusă această obligație în dreptul spaniol. De altfel, este cert că fiecare dintre cele două vehicule în discuție în litigiul principal a făcut obiectul încheierii unei asigurări obligatorii de răspundere civilă auto. În schimb, reiese de asemenea din acest dosar că respectiva calificare, care rezultă din interpretarea reglementării naționale în discuție în litigiul principal, are ca efect că proprietarul sau deținătorul unei semiremorci deteriorate în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal nu va fi despăgubit pentru aceste prejudicii de asigurătorul răspunderii civile auto a vehiculului care o tracta atunci când a avut loc accidentul. Această interpretare privește, așadar, sub rezerva verificărilor a căror efectuare revine instanței de trimitere, întinderea dreptului părților vătămate la obținerea unei despăgubiri în temeiul răspunderii civile a asiguratului.

34 În consecință, trebuie amintit, în al doilea rând, că din considerentele Directivei 2009/103 reiese că aceasta, la fel ca directivele referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto care au precedat-o, urmărește, pe de o parte, să asigure libera circulație atât a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor aflate la bordul acestora și, pe de altă parte, să garanteze că victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule vor beneficia de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul (Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 28 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 14 septembrie 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punctul 35).

35 Directiva 2009/103 impune, așadar, statelor membre să garanteze că răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită de o asigurare și indică, printre altele, categoriile de daune și terții victime care trebuie să beneficieze de această asigurare (Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 29 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 14 septembrie 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punctul 36).

36 Obligația de acoperire de asigurarea de răspundere civilă a pagubelor produse de autovehicule unor terți este totuși distinctă de întinderea despăgubirii pentru aceste pagube în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Într-adevăr, în timp ce prima este definită și garantată de reglementarea Uniunii, cea de a doua este reglementată, în esență, de dreptul național (Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 30 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 14 septembrie 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punctul 46).

37 Astfel, din obiectul Directivei 2009/103 și din cuprinsul său rezultă că aceasta, similar directivelor pe care le codifică, nu urmărește să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, acestea din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația autovehiculelor (Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 31 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 14 septembrie 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punctul 47).

38 În consecință, și având în vedere în special articolul 1 punctul 2 din Directiva 2009/103, în stadiul actual al dreptului Uniunii, statele membre rămân în principiu libere să determine, în cadrul regimurilor interne de răspundere civilă, în special daunele cauzate de autovehicule care trebuie reparate, întinderea despăgubirii pentru aceste daune și persoanele care au dreptul la această despăgubire (Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 32, precum și Hotărârea din 23 ianuarie 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punctul 30).

39 În aceste condiții, statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă auto aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile Directivei 2009/103 (Hotărârea din 23 ianuarie 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, punctul 31 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 7 septembrie 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, punctul 30).

40 Statele membre trebuie, în plus, să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii, iar dispozițiile naționale care reglementează despăgubirea pentru accidentele care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva această directivă de efectul său util (Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 33 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 14 septembrie 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punctul 48).

41 În ceea ce privește acoperirea de asigurarea obligatorie a pagubelor produse de autovehicule care trebuie reparate potrivit dreptului național al răspunderii civile, trebuie arătat că, deși este adevărat că articolul 3 al doilea paragraf din Directiva 2009/103 lasă statelor membre libertatea de a stabili daunele acoperite, precum și termenii și condițiile asigurării obligatorii, această libertate este restrânsă de această directivă, întrucât prevede acoperirea obligatorie a anumitor daune până la concurența unor sume minime determinate. Printre aceste daune a căror acoperire este obligatorie figurează „prejudiciile materiale”, astfel cum precizează articolul 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103 (a se vedea prin analogie Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctele 34 și 37).

42 Nu este însă necesar, pentru a da un răspuns util instanței de trimitere în prezenta cauză, să se precizeze domeniul de aplicare al noțiunii de „prejudicii materiale”, în sensul articolului 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103, ci este suficient să se amintească, în ceea ce privește stabilirea persoanelor care pot pretinde repararea acestor prejudicii materiale, pe de o parte, că rezultă din coroborarea articolului 1 punctul 2 și a articolului 3 primul paragraf din această directivă că protecția care trebuie asigurată în temeiul directivei menționate se extinde la orice persoană care are dreptul, în temeiul dreptului național al răspunderii civile, la repararea pagubei cauzate de autovehicule (Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 42).

43 Pe de altă parte, deși este adevărat că Directiva 2009/103 identifică, la articolul 12, categorii specifice de victime și prevede că sunt obligatorii acoperirea vătămărilor corporale ale categoriilor de persoane identificate la alineatele (1) și (2) ale acestui articol, precum și acoperirea vătămărilor corporale și a pagubelor materiale ale categoriilor de persoane identificate la alineatul (3) al articolului menționat dacă acestea din urmă au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern și deși, desigur, această directivă nu are ca obiect să restrângă cercul persoanelor protejate, ci, dimpotrivă, a prevăzut ca asigurarea să acopere în mod obligatoriu daunele suferite de anumite persoane considerate ca fiind deosebit de vulnerabile (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 43), trebuie totuși să se constate că proprietarul sau deținătorul unei semiremorci deteriorate în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal nu figurează printre aceste categorii de victime pentru care directiva menționată impune intervenția asigurătorului răspunderii civile auto a vehiculului care a cauzat prejudiciile.

44 În plus, deși este adevărat că, în mai multe rânduri, Curtea a considerat că, pentru a garanta efectul util al dispozițiilor dreptului Uniunii referitoare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, aceste dispoziții trebuiau interpretate în sensul că se opun reglementărilor naționale care aduc atingere acestui efect util, întrucât, prin faptul că exclud din oficiu sau limitează în mod disproporționat dreptul victimei de a obține o despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, ele compromit realizarea obiectivului protecției victimelor accidentelor de circulație, urmărit și consolidat în mod constant de către legiuitorul Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 septembrie 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, punctele 38 și 49, precum și jurisprudența citată), acest lucru nu este valabil pentru interpretarea unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal.

45 Astfel, proprietarul sau deținătorul unei semiremorci deteriorate în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal nu poate nici să fie asimilat acestor persoane considerate de legiuitorul Uniunii ca fiind deosebit de vulnerabile, nici să fie măcar considerat ca fiind din categoria victimelor care au justificat astfel de interpretări ale dreptului Uniunii.

46 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 3 primul, al doilea și ultimul paragraf din Directiva 2009/103 coroborat cu articolul 1 punctele 1 și 2 din aceasta trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei interpretări a reglementării naționale care exclude de la acoperire și, așadar, de la despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a unui cap tractor prejudiciile materiale cauzate de acesta semiremorcii care era cuplată la el atunci când a avut loc accidentul.

**Cu privire la cheltuielile de judecată**

47 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 (Camera a cincea) declară:

**Articolul 3 primul, al doilea și 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 coroborat cu articolul 1 punctele 1 și 2 din aceasta trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei interpretări a reglementării naționale care exclude de la acoperire și, așadar, de la despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a unui cap tractor prejudiciile materiale cauzate de acesta semiremorcii care era cuplată la el atunci când a avut loc accidentul.**

Semnături