Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

20 decembrie 2017 * [i]

„Trimitere preliminară – Asigurare obligatorie de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE – Articolul 3 primul paragraf – Noțiunea «pagube produse de vehicule» – Reglementare națională care exclude conducerea 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»”

În cauza C-334/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Audiencia Provincial de Albacete (Curtea Provincială din Albacete, Spania), prin decizia din 23 mai 2016, primită de Curte la 15 iunie 2016, în procedura

José Luis Núñez Torreiro

împotriva

AIG Europe Limited, Sucursal en España, fostă Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul C. G. Fernlund, președinte de cameră, și domnii A. Arabadjiev (raportor) și E. Regan, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: doamna L. Carrasco Marco, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 5 aprilie 2017,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru AIG Europe Limited, Sucursal en España și Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), de J. Marín López, abogado;

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

– pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Mentgen, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: spaniola.

– pentru Irlanda, de A. Joyce, de L. Williams și de G. Hodge, în calitate de agenți, asistați de G. Gilmore, barrister;

– pentru Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, de J. Kraehling, în calitate de agent, asistată de A. Bates, barrister;

– pentru Comisia Europeană, de J. Rius și de K.-P. Wojcik, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 14 iunie 2017,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 3 și 5 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).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul José Luis Núñez Torreiro, pe de o parte, și AIG Europe Limited, Sucursal en España, fostă Chartis Europe Limited, Sucursal en España (denumită în continuare „AIG”), și Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa) (Uniunea Spaniolă a Întreprinderilor de Asigurare și de Reasigurare), pe de altă parte, în legătură cu plata unei despăgubiri în temeiul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto (denumită în continuare „asigurarea obligatorie”) în urma unui accident produs pe un teren de manevre militare.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Considerentele (1), (2) și (20) ale Directivei 2009/103 enunță:

„(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 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule [(JO 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 [și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE ale Consiliului (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/CEE 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 […] 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 [Uniune]. De asemenea, asigurarea auto are un impact asupra liberei circulații a persoanelor și a vehiculelor. Întărirea și consolidarea pieței interne a asigurărilor auto ar trebui, în consecință, să reprezinte un obiectiv fundamental al acțiunii [Uniunii] în domeniul serviciilor financiare.

[…]

(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 Potrivit articolului 1 din această directivă:

„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;

[…]"

5 Articolul 3 din directiva menționată prevede:

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

[…]

(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 Articolul 29 din Directiva 2009/103 are următorul cuprins:

„Directivele [72/166], [84/5], [90/232], [2000/26] și [2005/14] […] se abrogă […]

Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II."

Dreptul spaniol

8 Articolul 1 din Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehiculos a motor (Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto), codificată prin Real Decreto Legislativo 8/2004 (Decretul legislativ regal 8/2004) din 29 octombrie 2004 (BOE nr. 267 din 5 noiembrie 2004, p. 3662) (denumită în continuare „Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto"), prevede:

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

[…]

6. Noțiunile «autovehicule» și «eveniment legat de circulația vehiculului» sunt definite prin acte administrative, în sensul prezentei legi. În orice caz, nu este considerat eveniment legat de circulația vehiculului acela care rezultă din utilizarea autovehiculului ca instrument de săvârșire cu intenție a infracțiunilor împotriva persoanelor și a bunurilor."

9 Articolul 7 alineatul (1) din Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto prevede:

„În cadrul asigurării obligatorii și în temeiul acesteia, asigurătorul trebuie să plătească persoanei vătămate suma aferentă prejudiciilor cauzate persoanei și bunurilor sale, precum și cheltuielile și alte despăgubiri la care are dreptul în conformitate cu legislația aplicabilă. Asigurătorul este exonerat de această obligație numai dacă dovedește că fapta nu angajează răspunderea civilă în conformitate cu articolul 1 din prezenta lege.

[…]"

10 Articolul 2 din Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Decretul regal 1507/2008 de aprobare a Regulamentului privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto) din 12 septembrie 2008 (BOE nr. 222 din 13 septembrie 2008, p. 37487) (denumit în continuare „Regulamentul privind asigurarea obligatorie") este redactat după cum urmează:

„1. În sensul răspunderii civile auto și al acoperirii prin asigurarea obligatorie prevăzută de prezentul regulament, se consideră «evenimente legate de circulația vehiculelor» cele care rezultă din riscul pe care îl implică conducerea autovehiculelor la care face referire articolul anterior, atât în garaje și în parcări, cât și pe drumuri sau pe terenuri publice și private corespunzătoare pentru circulație, urbane sau interurbane, precum și pe drumuri sau pe terenuri care, fără a fi corespunzătoare în acest scop, sunt utilizate în mod curent.

[…]"

Litigiul principal și întrebările preliminare

11 La 28 iunie 2012, domnul Núñez Torreiro, ofițer în armata spaniolă, participa la exerciții militare nocturne pe un teren de manevre militare situat în Chinchilla (Spania) atunci când vehiculul militar de teren cu roți de tip „Aníbal" (denumit în continuare „vehiculul în cauză"), asigurat de AIG în

temeiul asigurării obligatorii, în care se afla în calitate de pasager, s-a răsturnat, ceea ce i-a provocat astfel diverse leziuni persoanei interesate. Acest vehicul se deplasa într-o zonă care nu era destinată vehiculelor cu roți, ci vehiculelor cu șenile.

12 În temeiul articolului 7 din Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto, domnul Núñez Torreiro a solicitat AIG plata unei despăgubiri de 15 300,56 euro pentru prejudiciul pe care l-a suferit ca urmare a acestui accident.

13 Întemeindu-se pe articolul 1 alineatul 6 din Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto coroborat cu articolul 2 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie, AIG a refuzat să îi plătească această sumă, pentru motivul că accidentul nu rezulta dintr-un „eveniment legat de circulația vehiculului", întrucât s-a produs în timp ce vehiculul în cauză circula pe un teren de manevre militare, la care era restricționat accesul tuturor tipurilor de vehicule nemilitare. Această companie de asigurări a considerat astfel că acest teren nu era „corespunzător pentru circulație" și, în plus, nu era „utilizat în mod curent", în sensul articolului 2 din acest regulament.

14 Domnul Núñez Torreiro a chemat în judecată AIG în fața Juzgado de Primera Instancia n.° 1 de Albacete (Tribunalul de Primă Instanță nr. 1 din Albacete, Spania). Printr-o hotărâre din 3 noiembrie 2015, acesta a respins acțiunea persoanei interesate pentru motivul că leziunile acestuia din urmă nu rezultau dintr-un „eveniment legat de circulația vehiculului", întrucât vehiculul în care se afla se angajase pe un teren care nu era nici corespunzător pentru circulație, nici utilizat în mod curent.

15 Domnul Núñez Torreiro a formulat apel împotriva acestei hotărâri la instanța de trimitere, Audiencia Provincial de Albacete (Curtea Provincială din Albacete, Spania), susținând că articolul 1 alineatul 6 din Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto coroborat cu articolul 2 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie trebuia interpretat în mod restrictiv, conform concluziei care s-ar desprinde din Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), în care Curtea ar fi statuat că răspunderea asigurătorului nu poate fi exclusă dacă utilizarea vehiculului este conformă cu funcția obișnuită a acestuia.

16 Instanța de trimitere are îndoieli cu privire la compatibilitatea articolului 1 alineatul 6 și a articolului 7 alineatul 1 din Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto coroborate cu articolul 2 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie, cu articolul 3 din Directiva 2009/103, din moment ce aceste dispoziții de drept național au ca efect că, într-un anumit număr de situații, precum cea care face obiectul litigiului cu care este sesizată, răspunderea aferentă utilizării unor autovehicule nu trebuie să fie acoperită în mod obligatoriu printr-o asigurare. Instanța de trimitere consideră că singurele excepții de la această obligație sunt cele prevăzute la articolul 5 din această directivă. În plus, această instanță arată că, în Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), Curtea a statuat printre altele că noțiunea „pagube produse de vehicule", în sensul articolului 3 din Directiva 2009/103, nu poate fi lăsată la aprecierea fiecărui stat membru.

17 Rezultă, potrivit instanței de trimitere, că statele membre nu pot să prevadă derogări de la obligația de asigurare de răspundere civilă auto sau de la noțiunea „pagube produse de vehicule" decât în cadrul articolului 5 din Directiva 2009/103 sau atunci când utilizarea vehiculului în cauză nu este conformă cu funcția sa obișnuită. Excepțiile de la noțiunea „eveniment legat de circulația vehiculului", care rezultă din limitarea unor asemenea evenimente, în temeiul articolului 2 alineatul 1 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie, la cele care au loc pe un teren „corespunzător pentru circulație" sau care, „fără a fi corespunzător în acest scop, [este] utilizat în mod curent", ar fi, prin urmare, incompatibile cu dreptul Uniunii. Situația ar fi aceeași în ceea ce privește articolul 2 alineatele 2 și 3 din acest regulament, care prevede o excepție de la obligația de asigurare de răspundere civilă auto în ceea ce privește utilizarea vehiculelor pe circuite sportive, în porturi sau în aeroporturi, precum și drept instrumente ale unor activități industriale sau agricole ori pentru săvârșirea cu intenție a unor infracțiuni.

18 În aceste condiții, Audiencia Provincial de Albacete (Curtea Provincială din Albacete) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Noțiunea «pagube produse de vehicule» sau «eveniment legat de circulația vehiculului», ca risc care trebuie acoperit de o asigurare de răspundere civilă pentru utilizarea și circulația autovehiculelor, la care face referire reglementarea Uniunii (printre altele articolul 3 din Directiva 2009/103), poate fi stabilită de legislația națională a unui stat membru în mod diferit față de reglementarea Uniunii?

2) În cazul unui răspuns afirmativ, din noțiunea respectivă pot fi excluse [în afară de anumite persoane, anumite plăcuțe de înmatriculare sau anumite tipuri de vehicule, astfel cum prevede articolul 5 alineatele (1) și (2) din Directiva 2009/103] anumite moduri de utilizare a vehiculului, în funcție de locul în care este folosit, precum drumurile sau terenurile «necorespunzătoare» pentru circulație?

3) În mod similar, pot fi excluse din noțiunea «eveniment legat de circulația vehiculului» anumite activități privind vehiculul în legătură cu finalitatea sa (de exemplu, utilizarea în scopuri sportive, industriale sau agricole) sau cu intenția conducătorului auto (de exemplu, săvârșirea cu intenție a unei infracțiuni cu ajutorul vehiculului)?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima și la a doua întrebare

19 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie examinate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, care permite 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”.

20 Aceste întrebări se întemeiază în speță pe premisa potrivit căreia pot fi excluse de la acoperirea prin asigurarea obligatorie, conform reglementării spaniole, prejudiciile care rezultă din circulația autovehiculelor pe un teren de manevre militare precum cel în discuție în litigiul principal, pentru motivul că acesta constituie un teren necorespunzător pentru circulația vehiculelor care, în plus, nu este „utilizat în mod curent”, în sensul articolului 2 alineatul 1 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie.

21 În această privință, articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 prevede că, sub rezerva dispozițiilor articolului 5, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru circulația vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul său este acoperită prin asigurare.

22 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că un vehicul cu roți militare de tip „Aníbal”, precum cel în discuție în litigiul principal, se încadrează în noțiunea „vehicul” menționată la articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, dat fiind că acesta constituie un „vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine”. Pe de altă parte, este cert că acest vehicul staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui stat membru și că nu este vizat de o derogare adoptată în temeiul articolului 5 din această directivă.

23 Pentru a da un răspuns util la întrebările adresate, este necesar să se stabilească dacă împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal intră sub incidența noțiunii „pagube produse de vehicule”, în sensul articolului 3 primul paragraf din directiva menționată.

24 Trebuie amintit, în acest sens, că Curtea a statuat că aceeași noțiune, în sensul articolului 3 alineatul (1) din Directiva 72/166 (denumită în continuare „Prima directivă”), al cărui conținut corespunde în esență cu cel al articolului 3 primul și al doilea paragraf din Directiva 2009/103, nu poate fi lăsată la aprecierea fiecărui sat membru, ci constituie o noțiune autonomă a dreptului Uniunii, care trebuie interpretată, conform jurisprudenței constante a Curții, ținând seama în special de contextul acestei dispoziții și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punctele 41 și 42, precum și Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 31).

25 În această privință, după cum enunță considerentul (1) al Directivei 2009/103, aceasta a codificat Prima directivă, A doua directivă 84/5, A treia directivă 90/232, Directiva 2000/26 și Directiva 2005/14. Aceste directive au precizat progresiv obligațiile statelor membre în materie de asigurare obligatorie. Ele urmăreau, 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 beneficiază de un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 26, Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 50, și Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 32).

26 Din considerentele (2) și (20) ale Directivei 2009/103 reiese în esență că aceasta urmărește aceleași obiective.

27 În plus, din evoluția reglementării Uniunii în materie de asigurare obligatorie rezultă că obiectivul de protecție a victimelor accidentelor provocate de aceste vehicule a fost urmărit și consolidat în mod constant de legiuitorul Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punctele 52-55, precum și Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 33).

28 Din considerațiile care precedă rezultă că articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „pagube produse de vehicule” care figurează în cuprinsul său nu este limitată la situațiile de circulație rutieră, altfel spus la circulația pe drumurile publice, ci că în sfera acestei noțiuni intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția sa obișnuită (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 59, și Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 34).

29 În această privință, Curtea a precizat că, întrucât autovehiculele vizate la articolul 1 punctul 1 din Prima directivă, al cărui text corespunde cu cel al articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, indiferent de caracteristicile lor, sunt destinate să servească în mod obișnuit ca mijloace de transport, se încadrează în această noțiune orice utilizare a unui vehicul ca mijloc de transport (Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctele 37 și 38).

30 Curtea a statuat, în plus, că domeniul de aplicare al noțiunii menționate nu depinde de caracteristicile terenului pe care este utilizat autovehiculul (Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 35).

31 Nicio dispoziție din Directiva 2009/103 nu limitează de altfel întinderea obligației de asigurare și a protecției pe care această obligație urmărește să o confere victimelor unor accidente cauzate de autovehicule la cazurile de utilizare a unor astfel de vehicule pe anumite terenuri sau pe anumite drumuri (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 36).

32 În speță, este cert că vehiculul în cauză era utilizat ca mijloc de transport în momentul în care s-a răsturnat, vătămându-l astfel pe domnul Núñez Torreiro.

33 O asemenea utilizare intră, prin urmare, sub incidența noțiunii „pagube produse de vehicule", în sensul articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103.

34 Faptul că, după cum reiese din decizia de trimitere, 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 este de natură să influențeze această concluzie și, prin urmare, să limiteze obligația de asigurare care decurge din această dispoziție.

35 Or, o reglementare precum cea în discuție în litigiul principal are drept consecință să condiționeze întinderea acoperirii asigurării obligatorii de caracteristicile terenului pe care este utilizat autovehiculul. Astfel, aceasta permite limitarea întinderii obligației generale de asigurare pe care statele membre sunt obligate să o instituie în dreptul intern, în temeiul articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, și, prin urmare, a protecției pe care această obligație urmărește să o confere victimelor unor accidente cauzate de autovehicule la cazurile de utilizare a unor astfel de vehicule pe anumite terenuri sau pe anumite drumuri.

36 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la prima și la a doua întrebare că articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, care permite 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".

Cu privire la a treia întrebare

37 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale precum articolul 1 alineatul 6 și articolul 7 alineatul 1 din Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto coroborate cu articolul 2 alineatele 2 și 3 din Regulamentul privind asigurarea obligatorie, care exclude acoperirea prin asigurarea obligatorie a prejudiciilor care rezultă din utilizarea vehiculelor în cadrul unor activități sportive, industriale și agricole, în porturi sau în aeroporturi, precum și în cadrul săvârșirii cu intenție a unei infracțiuni.

38 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, întrebările referitoare la interpretarea dreptului Uniunii adresate de instanța națională în cadrul normativ și factual pe care îl definește sub răspunderea sa și a cărui exactitate Curtea nu are competența să o verifice beneficiază de o prezumție de pertinență. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei cereri de decizie preliminară formulate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate (Hotărârea din 20 iulie 2017, Piscarreta Ricardo, C-416/16, EU:C:2017:574, punctul 56 și jurisprudența citată).

39 În speță, din decizia de trimitere reiese că prejudiciile suferite de domnul Núñez Torreiro rezultă dintr-un accident care a implicat un vehicul cu roți militare de tip „Aníbal” care circula într-o zonă a unui teren de manevre militare dedicată vehiculelor cu șenile. Litigiul principal nu privește, prin urmare, utilizarea acestui vehicul în cadrul unor activități sportive, industriale sau agricole, în porturi sau în aeroporturi sau în cadrul săvârșirii cu intenție a unei infracțiuni.

40 În aceste condiții, este evident că interpretarea articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, solicitată în cadrul celei de a treia întrebări, nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal și, prin urmare, că această întrebare este inadmisibilă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

41 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 șasea) declară:

Articolul 3 primul 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 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, care permite 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”.

Semnături

i — Indicatorii și punctele 5, 16, 17, 18, 23, 28 și 33 din prezentul text au făcut obiectul unei modificări de ordin lingvistic ulterior primei publicări.