HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

20 mai 2021 *

„Trimitere preliminară – Asigurare de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE – Articolul 3 – Obligație de acoperire a prejudiciilor materiale – Domeniu de aplicare – Reglementare a unui stat membru care limitează obligația de a acoperi costurile de remorcare a vehiculului accidentat la cele efectuate pe teritoriul acestui stat membru și costurile de staționare la cele necesare ca urmare a unei anchete penale sau din orice alt motiv”

În cauza C-707/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Tribunalul Districtual Łódź-Centru din Łódź, Polonia), prin decizia din 2 septembrie 2019, primită de Curte la 23 septembrie 2019, în procedura

K. S.

împotriva

A. B.,

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 A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru A. B., de M. Samocik, radca prawny;

– pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

– pentru guvernul leton, inițial de V. Soņeca și K. Pommere, ulterior de K. Pommere, în calitate de agenți;

– pentru guvernul austriac, de J. Schmoll și M. Winkler-Unger, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de H. Tserepa-Lacombe și B. Sasinowska, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: polona.

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 3 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 K. S., pe de o parte, și A. B., pe de altă parte, în legătură cu o cerere de rambursare a costurilor de staționare în Letonia și de remorcare către Polonia a unui vehicul și a unei semiremorci avariate în urma unui accident de circulație cauzat de autovehicule produs în Letonia.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

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

„(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. 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 Articolul 1 din această directivă, intitulat „Definiții”, are următorul cuprins:

„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 [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.

Fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că prin contractul de asigurare sunt acoperite și următoarele:

(a) prejudiciile cauzate pe teritoriul altor state membre, în conformitate cu legislația în vigoare în acele state;

[…]

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

Dreptul leton

6 Articolul 28 din Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (Legea privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a proprietarilor de vehicule terestre) din 7 aprilie 2004 (*Latvijas Vēstnesis*, 2004, nr. 65), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „Legea letonă privind asigurarea auto obligatorie”), prevede:

„Costurile legate de evacuarea vehiculului sau a epavei acestuia sunt costurile de evacuare a vehiculului sau a epavei acestuia de la locul accidentului rutier până la locul de reședință al proprietarului sau al utilizatorului autorizat care conducea vehiculul la momentul accidentului rutier sau până la locul de reparație aflat pe teritoriul Republicii Letonia. În cazul în care, în contextul unei proceduri penale sau din orice alt motiv, este necesar ca un vehicul sau epava acestuia să staționeze într-o zonă de parcare, costurile evacuării vehiculului sau a epavei acestuia către o zonă de parcare și costurile serviciilor de staționare vor fi incluse, de asemenea, în prejudiciul care trebuie acoperit.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

7 La 30 octombrie 2014, s-a produs un accident rutier în orașul K. (Letonia), în cursul căruia un vehicul și semiremorca sa, aflate în proprietatea K. S. și care erau înmatriculate în Polonia, au fost avariate. Vehiculul și semiremorca au fost evacuate, ca urmare a prejudiciilor suferite, către o zonă de parcare în scopul staționării, apoi au fost remorcate către Polonia.

8 Costurile de staționare în Letonia s-au ridicat la 6 020 de zloți polonezi (PLN) (aproximativ 1 292 de euro), iar costurile de remorcare către Polonia la 32 860 PLN (aproximativ 7 054 de euro).

9 În urma unei cereri de rambursare formulate de K. S., A. B., societate de asigurări la care era asigurată răspunderea civilă a autorului accidentului, i-a plătit o despăgubire de 4 492,44 PLN (aproximativ 964 de euro), cu titlu de costuri de remorcare în Letonia. În schimb, A. B. a refuzat să plătească orice despăgubire cu titlu de costuri de staționare în Letonia și de remorcare în afara teritoriului leton.

10 La 23 ianuarie 2017, K. S. a sesizat Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Tribunalul Districtual Łódź-Centru din Łódź, Polonia), instanța de trimitere, cu o acțiune având ca obiect obligarea A. B. la plata, cu dobânzi de întârziere, a sumei totale de 28 527,56 PLN (aproximativ 6 124 de euro) cu titlu de costuri de remorcare în afara teritoriului leton și a sumei de 6 020 PLN (aproximativ 1 292 de euro) cu titlu de costuri de staționare în Letonia.

11 În apărare, A. B. a susținut că, în conformitate cu dreptul leton aplicabil, era obligată să ramburseze numai costurile de remorcare efectuate pe teritoriul leton și costurile de staționare care aveau legătură cu o procedură penală sau cu o altă procedură.

12 Instanța de trimitere constată, cu titlu introductiv, că, în conformitate cu Convenția privind legea aplicabilă accidentelor rutiere, încheiată la Haga la 4 mai 1971, legea aplicabilă litigiului cu care este sesizată este legea statului pe teritoriul căruia s-a produs accidentul, și anume legea letonă.

13 Or, dat fiind că articolul 28 din Legea letonă privind asigurarea auto obligatorie nu prevede obligația de a acoperi nici costurile de remorcare a unui vehicul avariat, atunci când remorcarea are loc în afara teritoriului leton, nici costurile de staționare a vehiculului imobilizat, cu excepția cazului în care acestea sunt justificate de o anchetă penală sau de orice alt motiv, instanța de trimitere ridică problema domeniului de aplicare al articolului 3 din Directiva 2009/103, care impune statelor membre obligația generală de a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehicule este acoperită prin asigurare.

14 Ea arată că acest articol 3 nu precizează întinderea acoperirii asigurării obligatorii pe care fiecare stat membru trebuie să o prevadă în ceea ce privește răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehicule, al doilea paragraf al acestei dispoziții precizând numai că „măsurile menționate la primul paragraf”, care prevede obligația fiecărui stat membru de a lua „toate măsurile necesare”, stabilesc prejudiciile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile acestei asigurări.

15 Instanța de trimitere ridică, așadar, problema dacă sintagma „toate măsurile necesare” trebuie interpretată în sensul că fiecare stat membru trebuie să prevadă acoperirea integrală a prejudiciilor prin asigurarea obligatorie.

16 În această privință, ea subliniază că domeniul de aplicare al acestei sintagme i pare mai puțin constrângător în versiunea sa în limba polonă decât în versiunile sale în limbile engleză și franceză. În orice caz, jurisprudența și doctrina poloneze s-ar pronunța, în domeniul asigurării de răspundere civilă auto, în favoarea principiului reparării integrale a prejudiciului.

17 Instanța de trimitere arată că, în conformitate cu articolul 3 al patrulea paragraf din Directiva 2009/103, asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehicule acoperă în mod obligatoriu atât prejudiciile materiale, cât și vătămările corporale. Or, nu există nicio îndoială, în opinia sa, că costurile de remorcare și de staționare precum cele în discuție în litigiul principal constituie prejudicii materiale care decurg din accident. Condiția privind legătura de cauzalitate este, așadar, din punctul său de vedere, îndeplinită în mod indubitabil, iar soluționarea litigiului cu care este sesizată nu depinde decât de interpretarea Legii letone privind asigurarea auto obligatorie.

18 Or, interpretarea literală a articolului 28 din aceasta ar putea să nu fie compatibilă cu finalitatea articolului 3 din Directiva 2009/103, întrucât ar putea conduce la o situație în care asigurarea de răspundere civilă să nu acopere un prejudiciu material care decurge dintr-un accident rutier.

19 Astfel, o persoană stabilită în alt stat membru decât Letonia și victimă a unui accident de circulație cauzat de autovehicule în acest din urmă stat membru ar putea fi privată de dreptul său la despăgubire pentru prejudiciul material constituit din costurile de remorcare a vehiculului său avariat către statul său de origine și din cele legate de necesitatea staționării acestui vehicul pe teritoriul leton până la efectuarea remorcării sale în scopul reparării.

20 În aceste împrejurări, Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (Tribunalul Districtual Łódź-Centru din Łódź) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) [A]rticolul 3 din Directiva [2009/103] trebuie interpretat în sensul că, în cadrul «tuturor măsurilor necesare», fiecare stat membru trebuie să prevadă că răspunderea unei întreprinderi de asigurare în cadrul asigurării de răspundere civilă acoperă integral prejudiciile, inclusiv consecințele accidentului reprezentate de necesitatea remorcării vehiculului persoanei vătămate către țara de origine a acesteia și de costurile aferente staționării necesare a vehiculelor[?]

2) [Î]n cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de mai sus, această răspundere poate fi limitată în vreun mod de legislațiile statelor membre?”

Cu privire la întrebările preliminare

21 Prin intermediul celor două întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că se opune unei dispoziții naționale în temeiul căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă în mod obligatoriu prejudiciile constituite din costurile de remorcare a vehiculului avariat și costurile aferente staționării necesare a acestui vehicul decât în măsura în care această remorcare are loc în interiorul acestui stat membru, iar staționarea respectivă este necesară în cadrul unei anchete într-o procedură penală sau din orice alt motiv și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă acest articol trebuie interpretat în sensul că un stat membru poate să limiteze în vreun mod această răspundere.

22 În această privință, trebuie amintit că articolul 3 din Directiva 2009/103 prevede, la primul paragraf, că 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. În plus, acest articol 3 precizează, la al doilea paragraf, că măsurile menționate la acest prim paragraf stabilesc prejudiciile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării și enunță, la ultimul paragraf, că asigurarea prevăzută la primul paragraf menționat acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămările corporale.

23 Obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă a prejudiciilor cauzate de autovehicule terților este distinctă de întinderea despăgubirii pentru aceste prejudicii în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Astfel, în timp ce prima este definită și garantată de reglementarea Uniunii, cea de a doua este guvernată în esență de dreptul național (Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 28 și jurisprudența citată).

24 Prin urmare, reglementarea Uniunii nu urmărește să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre, acestea din urmă rămânând, în principiu, libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 29 și jurisprudența citată).

25 În consecință, în stadiul actual al dreptului Uniunii, statele membre rămân, în principiu, libere să determine, în cadrul regimurilor acestora de răspundere civilă, în special prejudiciile cauzate de autovehicule care trebuie reparate, întinderea despăgubirii pentru aceste prejudicii și persoanele îndreptățite să primească despăgubirea menționată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 32).

26 Cu toate acestea, statele membre trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii, iar dispozițiile naționale care reglementează despăgubirea pentru accidentele rezultate din circulația vehiculelor nu pot priva reglementarea Uniunii de efectul său util (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 31 și jurisprudența citată).

27 Pe de altă parte, trebuie amintit că Directiva 2009/103 urmărește să asigure protecția victimelor accidentelor cauzate de autovehicule, obiectiv care a fost urmărit și consolidat în mod constant de legiuitorul Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 47) și că reiese de asemenea din considerentele (2) și (20) ale acestei directive că asigurarea de răspundere civilă pentru circulația autovehiculelor are „un impact asupra liberei circulații a persoanelor și a vehiculelor”. Astfel, Curtea a precizat în această privință că reglementarea Uniunii în materie de asigurare de răspundere civilă auto din care face parte Directiva 2009/103 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 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 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 20 iunie 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, punctul 33 și jurisprudența citată).

28 În speță, din indicațiile instanței de trimitere reiese că, deși articolul 28 din Legea letonă privind asigurarea auto obligatorie prevede obligația asigurătorului de răspundere civilă de a acoperi costurile de remorcare a vehiculului avariat sau a epavei de la locul accidentului până la locul de reședință al proprietarului său sau al utilizatorului autorizat care conducea vehiculul la momentul accidentului rutier sau până la locul reparării acestui vehicul, această obligație nu este valabilă totuși decât atunci când remorcarea intervine pe teritoriul leton. Pe de altă parte, acest articol obligă asigurătorul de răspundere civilă să acopere costurile de staționare a vehiculului avariat numai cu condiția ca ele să fie necesare „în cadrul unei anchete într-o procedură penală sau din orice alt motiv”.

29 În această privință, în ceea ce privește, în primul rând, costurile de remorcare, trebuie să se constate că o reglementare a unui stat membru precum cea în discuție în litigiul principal poate conduce la o situație în care o persoană al cărei vehicul, staționat în mod obișnuit într-un alt stat membru, este avariat în urma unui accident care s-a produs pe teritoriul celui dintâi stat membru și pentru care s-a angajat răspunderea civilă pentru pagubele produse de un vehicul staționat în mod obișnuit în acest dintâi stat membru nu obține din partea asigurătorului de răspundere civilă respectiv decât o parte din despăgubirea pentru prejudiciile materiale prevăzută pentru prejudiciile cauzate vehiculelor staționate în mod obișnuit pe teritoriul celui dintâi stat membru.

30 Astfel, în măsura în care o asemenea reglementare prevede acoperirea numai a costurilor de remorcare efectuate pe teritoriul statului membru în cauză, rezultă că, pentru o persoană care se află într-o situație precum cea a K. S., aceste costuri de remorcare vor fi cel puțin în parte excluse de la acoperire în cazul în care vehiculul este remorcat și reparat în statul membru în care are reședința. În schimb, pentru un accident analog a cărui victimă este o persoană care are locul de reședință în statul membru în care are loc accidentul, această persoană va beneficia din partea asigurătorului respectiv de o acoperire integrală a costurilor de remorcare a vehiculului până la locul reședinței sale sau al reparării vehiculului, situat în acest stat membru.

31 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, o dispoziție națională care prevede o distincție întemeiată pe criteriul reședinței riscă să acționeze în principal în detrimentul resortisanților altor state membre, întrucât nerezidenții sunt cel mai adesea străini (a se vedea prin analogie Hotărârea din 6 februarie 2014, Navileme și Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, punctul 14, precum și jurisprudența citată).

32 Astfel, trebuie să se constate că o reglementare precum cea în discuție în litigiul principal instituie o discriminare între persoanele vătămate în temeiul statului lor membru de reședință.

33 Deși este adevărat că articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, în măsura în care această dispoziție face referire la „toate măsurile necesare”, nu preconizează că fiecare stat membru ar trebui să se asigure că, în materie de asigurare obligatorie de răspundere civilă, întreprinderile de asigurare acoperă integral prejudiciile, nu este mai puțin adevărat că o limitare a acoperirii prin asigurarea obligatorie a prejudiciilor cauzate de autovehicule nu se poate justifica numai în temeiul statului membru de reședință al persoanei vătămate. Astfel, faptul că reședința persoanei vătămate se află în alt stat membru decât cel în care a avut loc accidentul nu poate justifica, în sine, un tratament diferit privind acoperirea prejudiciului de către asigurător, având în vedere obiectivele de protecție urmărite de această directivă, astfel cum sunt menționate la punctul 27 din prezenta hotărâre.

34 Această constatare nu aduce însă atingere dreptului fiecărui stat membru de a limita, fără a recurge la criterii referitoare la teritoriul său, rambursarea costurilor de remorcare, în special în cazul în care mijloacele tehnice de reparare sunt accesibile într-un loc mult mai apropiat decât cel către care se solicită remorcarea și în care costurile de remorcare într-un alt stat membru sunt, ca urmare a acestui fapt, disproporționate.

35 În al doilea rând, în ceea ce privește costurile de staționare, din dosarul de care dispune Curtea nu reiese că reglementarea națională în discuție în litigiul principal, în măsura în care prevede acoperirea cheltuielilor efectuate pentru o staționare necesară „în cadrul unei anchete într-o procedură penală sau din orice alt motiv”, ar face vreo distincție între persoanele care au locul de reședință în Letonia și cele care au locul de reședință în alt stat membru. Revine însă instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă împrejurările în discuție în litigiul principal se încadrează într-o situație în care staționarea vehiculului trebuie considerată „necesară” pentru „orice alt motiv” și dacă în mod efectiv nu există nicio diferență de tratament în această privință în funcție de locul de reședință al proprietarului sau al deținătorului vehiculului avariat.

36 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la întrebările adresate că articolul 3 din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că:

– se opune unei dispoziții a unui stat membru în temeiul căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă în mod obligatoriu prejudiciile constituite din costurile de remorcare a vehiculului avariat decât în măsura în care această remorcare are loc pe teritoriul statului membru respectiv. Această constatare nu aduce atingere dreptului statului membru menționat de a limita, fără a recurge la criterii referitoare la teritoriul său, rambursarea costurilor de remorcare și

– nu se opune unei dispoziții a unui stat membru potrivit căreia această asigurare nu acoperă în mod obligatoriu prejudiciile constituite din costurile de staționare a vehiculului avariat decât dacă staționarea este necesară în cadrul unei anchete într-o procedură penală sau din orice alt motiv, cu condiția ca această limitare a acoperirii să se aplice fără diferență de tratament în funcție de statul membru de reședință al proprietarului sau al deținătorului vehiculului avariat.

Cu privire la cheltuielile de judecată

37 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 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 dispoziții a unui stat membru în temeiul căreia asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto nu acoperă în mod obligatoriu prejudiciile constituite din costurile de remorcare a vehiculului avariat decât în măsura în care această remorcare are loc pe teritoriul acestui stat membru. Această constatare nu aduce atingere dreptului statului membru menționat de a limita, fără a recurge la criterii referitoare la teritoriul său, rambursarea costurilor de remorcare și**

– **nu se opune unei dispoziții a unui stat membru potrivit căreia această asigurare nu acoperă în mod obligatoriu prejudiciile constituite din costurile de staționare a vehiculului avariat decât dacă staționarea este necesară în cadrul unei anchete într-o procedură penală sau din orice alt motiv, cu condiția ca această limitare a acoperirii să se aplice fără diferență de tratament în funcție de statul membru de reședință al proprietarului sau al deținătorului vehiculului avariat.**

Semnături