



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

4 septembrie 2014*

„Trimitere preliminară — Asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule — Directiva 72/166/CEE — Articolul 3 alineatul (1) — Noțiunea «pagube produse de vehicule» — Accident provocat în curtea unei ferme de un tractor prevăzut cu remorcă”

În cauza C-162/13,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Vrhovno sodišče (Slovenia), prin decizia din 11 martie 2013, primită de Curte la 29 martie 2013, în procedura

Damijan Vnuk

împotriva

Zavarovalnica Triglav d.d.,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul M. Ilešič, președinte de cameră, domnii C. G. Fernlund și A. Ó Caoimh, doamna C. Toader și domnul E. Jarašiūnas (raportor), judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul german, de T. Henze, de J. Kemper și de J. Möller, în calitate de agenți;
- pentru Irlanda, de A. Joyce, de E. Creedon și de L. Williams, în calitate de agenți, asistați de C. Toland, BL;
- pentru Comisia Europeană, de B. Rous Demiri și de K.-Ph. Wojcik, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 26 februarie 2014,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: slovena.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 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 L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10, denumită în continuare „prima directivă”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Vnuk, pe de o parte, și Zavarovalnica Triglav d.d. (denumită în continuare „Zavarovalnica Triglav”), pe de altă parte, cu privire la plata unei despăgubiri în temeiul unei asigurări obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (denumită în continuare „asigurarea obligatorie”).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 În al cincilea, în al șaselea și în al șaptelea considerent ale primei directive se precizează:
„întrucât este de dorit [...] să se ia măsuri de liberalizare suplimentară a reglementărilor referitoare la circulația persoanelor și a vehiculelor cu motor care circulă între statele membre; [...]
întrucât o asemenea relaxare a normelor referitoare la circulația călătorilor reprezintă încă un pas în direcția deschiderii reciproce a piețelor statelor membre și creării unor condiții similare celor ale unei piețe naționale;
întrucât eliminarea verificărilor cărților verzi ale vehiculelor care provin în mod obișnuit dintr-un stat membru și care intră pe teritoriul altui stat membru se poate realiza [...]”
- 4 Articolul 1 din prima directivă prevede:
„În sensul prezentei directive:
1. «vehicul» înseamnă orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv orice tip de trailer, indiferent dacă este cuplat sau nu;
[...]”
- 5 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din această directivă:
„În conformitate cu dispozițiile articolului 4, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor să fie acoperită prin asigurare. Aceste măsuri stabilesc aria răspunderii civile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării.”
- 6 Articolul 4 din directiva menționată prevede:
„Un stat membru poate deroga de la dispozițiile articolului 3 cu privire la:
[...]”

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

[...]”

7 Articolul 1 alineatul (1) din A doua Directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104, denumită în continuare „a doua directivă”) prevede:

„Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din [prima directivă] acoperă obligatoriu pagubele materiale și vătămarea corporală.”

8 Prin alineatul (2) al articolului menționat s-au stabilit sumele minime care trebuie garantate prin această asigurare obligatorie. Sumele respective au fost reevaluate prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 de modificare a directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto (JO L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212), prin care a fost introdusă în a doua directivă și o dispoziție care vizează asigurarea revizuirii regulate a acestor sume în funcție de evoluția indicelui european al prețurilor de consum.

9 Potrivit articolului 1 alineatul (4) primul paragraf din a doua directivă, „[f]iecare stat membru înființează sau autorizează un organism a cărui misiune este de a compensa, cel puțin în limitele obligației de asigurare, pagubele materiale sau corporale provocate de un vehicul neidentificat sau pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare”. Al patrulea paragraf al acestei dispoziții prevedea, în plus, că „[s]tatele membre pot limita sau exclude plata compensației de către acest organism în cazul unor pagube materiale provocate de un vehicul neidentificat”. Această posibilitate a fost exclusă însă ulterior prin Directiva 2005/14 „atunci când organismul a plătit o despăgubire pentru vătămări corporale semnificative pentru toate victimele aceluiași accident în care au fost cauzate daune materiale de un vehicul neidentificat”.

10 Articolul 2 alineatul (1) din a doua directivă prevede:

„Fiecare stat membru adoptă măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare, eliberată în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din [prima directivă], care exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

— persoane care nu sunt autorizate în mod explicit sau implicit,

sau

— persoane care nu sunt titularele unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv,

sau

— persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv,

să fie considerată, în sensul articolului 3 alineatul (1) din [prima directivă], fără efect în ceea ce privește pretențiile unor terți care au fost victime ale unui accident.

[...]”

11 Potrivit articolului 3 din a doua directivă:

„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 1 alineatul (1) nu sunt excluși, datorită acestei legături de rudenie, de la beneficiul asigurării pentru vătămările lor corporale.”

12 La articolul 1 din 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 L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14 (denumită în continuare „a treia directivă”), se precizează:

„[...] asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din [prima directivă] acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul.

Statele membre iau măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau orice clauză contractuală dintr-o poliță de asigurare, care exclude un pasager de la suma asigurată pe motiv că știa sau ar fi trebuit să știe că șoferul vehiculului era sub influența alcoolului sau a unui drog în momentul accidentului, să fie considerată nulă în ceea ce privește cererile de despăgubire ale acestui pasager.

[...]”

13 Articolul 1a din a treia directivă prevede:

„Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din [prima directivă] acoperă vătămările corporale și daunele 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. [...]”

14 Potrivit articolului 4c din această directivă:

„Întreprinderile de asigurare nu prevăd excese părților vătămăte în urma unui accident, în ceea ce privește asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din [prima directivă].”

15 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 L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 3) prevede la articolul 3, intitulat „Dreptul la acțiune directă”:

„Fiecare stat membru urmărește ca părțile vătămăte [...] să dispună de un drept de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurare, drept care cuprinde răspunderea civilă a persoanei responsabile.”

16 Pe de altă parte, Prima Directivă a Consiliului din 24 iulie 1973 de coordonare a actelor cu putere de lege și actelor administrative privind inițierea și exercitarea activității de asigurare generală directă (JO L 288, p. 3, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 14), astfel cum a fost modificată prin Directiva 84/641/CEE a Consiliului din 10 decembrie 1984 (JO L 339, p. 21, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 108), prevede la articolul 1:

„(1) Prezenta directivă se referă la inițierea activității independente de asigurare directă [...] practică de întreprinderile care sunt stabilite pe teritoriul unui stat membru sau care doresc să se stabilească acolo, precum și exercitarea acestei activități.

[...]

(3) Clasificarea pe clase de activități menționate în prezentul articol este indicată în anexă.”

17 În anexa la această directivă se precizează:

„A. Clasificarea riscurilor pe clase de asigurare [...]

10. *Răspundere civilă pentru autovehicule terestre* Orice responsabilitate rezultată din folosirea autovehiculelor terestre (inclusiv responsabilitatea transportatorului). [...]

Dreptul sloven

18 Articolul 15 din Legea privind asigurarea obligatorie pentru circulația rutieră (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, denumită în continuare „ZOZP”) prevede:

„Proprietarul unui vehicul are obligația de a încheia un contract de asigurare de răspundere pentru prejudiciile provocate terților prin accidente provocate de circulația vehiculului prin care se cauzează moartea, vătămarea corporală sau invaliditatea unei persoane ori distrugerea sau deteriorarea unor bunuri [...], cu excepția răspunderii pentru pagubele produse bunurilor pe care el a acceptat să le transporte. [...]

Litigiul principal și întrebarea preliminară

19 Din decizia de trimitere reiese că, la 13 august 2007, în timpul depozitării unor baloturi de fân în podul unui depozit, un tractor prevăzut cu remorcă ce efectua o manevră marșarier în curtea fermei pentru a plasa remorca în acest depozit a lovit scara pe care era urcat domnul Vnuk, provocând căderea acestuia. Domnul Vnuk a formulat împotriva Zavarovalnica Triglav, societate de asigurări cu care proprietarul tractorului încheiase un contract de asigurare obligatorie, o acțiune având ca obiect plata sumei de 15 944,10 euro, majorată cu dobânzi de întârziere, cu titlu de despăgubiri pentru prejudiciul nepatrimonial pe care l-a suferit.

20 Această cerere a fost respinsă în primă instanță. Instanța de apel a respins calea de atac introdusă de domnul Vnuk împotriva hotărârii menționate, arătând că polița de asigurare obligatorie auto acoperea prejudiciul cauzat prin utilizarea unui tractor ca mijloc de transport, dar nu și pe cel ocazionat de utilizarea unui tractor ca utilaj sau pentru remorcare.

21 Instanța de trimitere a autorizat formularea de către domnul Vnuk a unui recurs împotriva acestei din urmă hotărâri, în măsura în care recursul privește problema utilizării tractorului ca „vehicul”, în sensul articolului 15 din ZOZP.

22 În fața instanței de trimitere, domnul Vnuk arată că noțiunea „utilizare a unui vehicul în circulație” nu poate fi limitată la conducerea pe drumurile publice și că, în plus, la momentul faptului cauzator de prejudicii în discuție în litigiul principal, ansamblul format din tractor și din remorca acestuia constituia un vehicul în circulație și că era vorba despre sfârșitul traseului. Zavarovalnica Triglav susține în schimb că litigiul principal privește utilizarea unui tractor nu în funcția sa de vehicul destinat circulației rutiere, ci în cadrul unei situații de muncă în fața depozitului unei ferme.

23 Instanța de trimitere precizează că ZOZP nu definește noțiunea „utilizare a vehiculelor”, însă această lacună este acoperită de jurisprudență. Instanța menționată arată în această privință că obiectivul principal al asigurării obligatorii în temeiul ZOZP constă în mutualizarea riscului și în necesitatea protejării nevoilor persoanelor vătămăte și ale pasagerilor în cadrul circulației pe drumurile publice. Potrivit instanței de trimitere, în temeiul jurisprudenței slovene, pentru a aprecia dacă un anumit

prejudiciu este sau nu este acoperit de asigurarea obligatorie, nu este totuși decisiv aspectul dacă acesta s-a produs pe un drum public. Cu toate acestea, nu ar exista acoperire în temeiul asigurării obligatorii atunci când vehiculul este utilizat ca utilaj, de exemplu pe o suprafață agricolă, întrucât, într-un asemenea caz, nu este vorba despre circulație rutieră.

24 Instanța de trimitere arată că diferitele directive privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule – și anume prima, a doua, a treia și a patra directivă privind asigurarea auto, precum și Directiva 2005/14 (denumite în continuare, împreună, „directivele privind asigurarea obligatorie”) – fac referire la „circulație”, la „rutier” sau chiar la „utilizatori ai drumurilor”, însă nu precizează ce se poate considera drept pagubă produsă de vehicule și care este criteriul decisiv în această privință. Astfel, s-ar putea considera că asigurarea obligatorie acoperă numai pagubele produse de un vehicul în cadrul circulației rutiere sau că aceasta acoperă orice prejudiciu legat, într-un fel sau altul, de utilizarea sau de funcționarea unui vehicul, indiferent dacă situația poate fi sau nu poate fi definită drept o situație de circulație.

25 În aceste condiții Vrhovno sodišče (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Noțiunea «pagube produse de vehicule» în sensul articolului 3 alineatul (1) din [prima directivă] trebuie să fie interpretată în sensul că nu include împrejurări de natura celor în discuție în speță, 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?”

Cu privire la cererile de redeschidere a procedurii orale

26 Prin act depus la grefa Curții la 28 martie 2014, Irlanda a solicitat să se dispună redeschiderea fazei orale a procedurii, în temeiul articolului 83 din Regulamentul de procedură al Curții. În susținerea cererii sale, acest stat membru a invocat necesitatea limitării în timp a efectelor hotărârii care urmează să se pronunțe, în ipoteza în care Curtea ar urma concluziile prezentate de avocatul general, și, în consecință, necesitatea redeschiderii fazei orale a procedurii pentru a fi în măsură să își prezinte argumentele în susținerea cererii de limitare a efectelor hotărârii în timp.

27 Prin acte depuse la grefa Curții la 15 și, respectiv, la 21 mai 2014, guvernul Regatului Unit și guvernul german au solicitat de asemenea să se dispună redeschiderea fazei orale, în aplicarea aceluiași articol 83. În susținerea cererii sale, guvernul Regatului Unit arată că concluziile prezentate de avocatul general sunt afectate de mai multe erori, cu privire la care dorește să prezinte observații. Guvernul german susține, în ceea ce îl privește, că respectivele concluzii abordează un argument care nu a fost pus în discuția părților, și anume prezența în prima directivă a unei eventuale lacune care ar trebui acoperită, și că Curtea nu este suficient informată pentru a se pronunța.

28 Potrivit articolului 83 din Regulamentul de procedură, Curtea poate oricând să dispună, după ascultarea avocatului general, redeschiderea fazei orale a procedurii, în special atunci când consideră că nu este suficient de lămurită sau atunci când o parte a invocat, după închiderea acestei faze, un fapt nou de natură să aibă o influență decisivă asupra deciziei Curții sau atunci când cauza trebuie soluționată pe baza unui argument care nu a fost pus în discuția părților ori a persoanelor interesate prevăzute la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene.

29 În speță, Curtea, după ascultarea avocatului general, apreciază că dispune de toate elementele necesare pentru a răspunde la întrebarea adresată de instanța de trimitere și că nu este necesară examinarea cauzei prin prisma unui fapt nou de natură să aibă o influență decisivă asupra deciziei sale sau a unui argument care nu a fost dezbătut în fața sa.

- 30 De altfel, în ceea ce privește criticile aduse concluziilor avocatului general, trebuie amintit, pe de o parte, că Statutul Curții și Regulamentul de procedură al acesteia nu prevăd posibilitatea ca părțile interesate să prezinte observații ca răspuns la concluziile prezentate de avocatul general (Ordonanța Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, punctul 2, și Hotărârea Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, punctul 29).
- 31 Pe de altă parte, în temeiul articolului 252 al doilea paragraf TFUE, avocatul general are rolul de a prezenta în mod public, cu deplină imparțialitate și în deplină independență, concluzii motivate în cauzele care, în conformitate cu Statutul Curții, necesită intervenția sa. În această privință, nici concluziile avocatului general, nici motivarea pe care se întemeiază acestea nu sunt obligatorii pentru Curte. În consecință, dezacordul unei părți interesate față de concluziile avocatului general, oricare ar fi chestiunile pe care le examinează în cadrul acestora, nu poate constitui prin el însuși un motiv care să justifice redeschiderea procedurii orale (Hotărârea Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, punctul 26, Hotărârea E.ON Energie/Comisia, C-89/11 P, EU:C:2012:738, punctul 62, și Hotărârea Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, punctul 30).
- 32 În consecință, cererile formulate de guvernul german, de Irlanda și de guvernul Regatului Unit având ca obiect redeschiderea fazei orale a procedurii trebuie respinse.

Cu privire la întrebarea preliminară

- 33 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (1) din prima directivă trebuie interpretat în sensul că intră în sfera noțiunii „pagube produse de vehicule” împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, și anume manevra efectuată de un tractor în curtea unei ferme pentru a face posibilă intrarea într-un depozit a remorcii cu care acest tractor este prevăzut.
- 34 Guvernul german și Irlanda susțin că obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă vizează doar situațiile de circulație rutieră și că, prin urmare, aceasta nu se aplică în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal.
- 35 În schimb, Comisia consideră că această dispoziție se aplică utilizării vehiculelor atât ca mijloace de transport, cât și ca utilaje, în orice spațiu, atât public, cât și privat, în care se pot produce riscuri inerente utilizării vehiculelor, indiferent dacă acestea din urmă sunt sau nu sunt în mișcare.
- 36 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din prima directivă, în conformitate cu dispozițiile articolului 4 din această directivă, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul său este acoperită prin asigurare.
- 37 Noțiunea de vehicul este precizată la articolul 1 punctul 1 din directiva menționată, potrivit căruia „vehicul” în sensul acestei directive înseamnă „orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv orice tip de trailer, indiferent dacă este cuplat sau nu”.
- 38 Trebuie să se constate că un tractor prevăzut cu remorcă răspunde acestei definiții. În această privință, trebuie arătat că acest lucru este independent de utilizarea care i se dă sau care i se poate da vehiculului în cauză. Prin urmare, faptul că un tractor, prevăzut eventual cu remorcă, poate, în anumite împrejurări, să fie utilizat ca utilaj agricol nu are incidență asupra constatării că un astfel de vehicul răspunde noțiunii „vehicul” care figurează la articolul 1 punctul 1 din prima directivă.

- 39 Cu toate acestea, nu rezultă în mod necesar că un tractor prevăzut cu remorcă este supus obligației de asigurare de răspundere civilă prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din directiva menționată. Astfel, pe de o parte, în conformitate cu această dispoziție, este necesar ca vehiculul în cauză să provină în mod obișnuit de pe teritoriul unui stat membru, condiție a cărei îndeplinire nu este în discuție în litigiul principal. Pe de altă parte, în aplicarea articolului 4 litera (b) din respectiva directivă, fiecare stat membru poate deroga de la dispozițiile articolului 3 din aceasta cu privire la anumite tipuri de vehicule sau la anumite vehicule care au o plăcuță specială, lista acestor tipuri sau a acestor vehicule fiind alcătuită de către statul în cauză și comunicată celorlalte state membre și Comisiei.
- 40 Rezultă că un tractor prevăzut cu remorcă este supus obligației prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă în măsura în care provine în mod obișnuit de pe teritoriul unui stat membru care nu a exclus acest tip de vehicul din domeniul de aplicare al dispoziției menționate.
- 41 În ceea ce privește aspectul dacă trebuie să se considere că manevra efectuată de un tractor în curtea unei ferme pentru a face posibilă intrarea într-un depozit a remorcii cu care acest tractor este prevăzut intră sau nu intră în noțiunea „pagube produse de vehicule” vizată la această dispoziție, este necesar să se arate de la bun început că această noțiune nu poate fi lăsată la aprecierea fiecărui stat membru.
- 42 Astfel, nici articolul 1 din prima directivă, nici articolul 3 alineatul (1) din aceasta și nicio altă dispoziție din directiva menționată sau din celelalte directive privind asigurarea obligatorie nu fac trimitere la dreptul statelor membre în ceea ce privește această noțiune. Or, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, reiese atât din cerințele aplicării uniforme a dreptului Uniunii, cât și din cele ale principiului egalității de tratament că termenii unei dispoziții de drept al Uniunii care nu face nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre pentru a stabili sensul și domeniul de aplicare al acesteia trebuie în mod normal să primească în întreaga Uniune Europeană o interpretare autonomă și uniformă, care trebuie stabilită ținând seama nu doar de termenii dispoziției, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte (a se vedea în acest sens Hotărârea Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, punctele 19 și 21, precum și jurisprudența citată).
- 43 În ceea ce privește, în primul rând, termenii folosiți la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă, dintr-un examen comparat al diferitor versiuni lingvistice ale dispoziției menționate rezultă că aceasta prezintă divergențe în ceea ce privește tipul de situație vizat de obligația de asigurare pe care o prevede, divergențe care se regăsesc de altfel chiar în titlul acestei directive, în special în versiunile sale în limbile engleză și franceză.
- 44 Astfel, în limba franceză, precum și în limbile spaniolă, greacă, italiană, neerlandeză, polonă și portugheză, articolul 3 alineatul (1) menționat face referire la obligația de a asigura răspunderea civilă care rezultă din „circulația” vehiculelor, lăsând astfel să se înțeleagă că această obligație de asigurare vizează numai accidentele provocate într-un context de circulație rutieră, astfel cum susțin guvernul german și Irlanda.
- 45 Cu toate acestea, versiunea în limba engleză, precum și cele în limbile bulgară, cehă, estonă, letonă, malteză, slovacă, slovenă și finlandeză ale aceleiași dispoziții trimit la noțiunea „utilizare” a vehiculelor, fără alte precizări, în timp ce versiunile în limbile daneză, germană, lituaniană, maghiară, română și suedeză ale acesteia fac trimitere, într-un mod și mai general, la obligația de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru vehicule și par astfel să impună obligația de a asigura răspunderea civilă care rezultă din utilizarea sau din funcționarea unui vehicul, indiferent dacă această utilizare sau această funcționare intervine sau nu intervine în cadrul unei situații de circulație rutieră.
- 46 Potrivit unei jurisprudențe constante, nu poate totuși să aibă întâietate o interpretare pur literală a uneia sau a mai multe versiuni lingvistice ale unui text plurilingv de drept al Uniunii, cu excluderea celorlalte, aplicarea uniformă a normelor Uniunii impunând interpretarea acestora, printre altele, în lumina versiunilor existente în toate limbile (a se vedea în acest sens Hotărârea Jany și alții, C-268/99,

EU:C:2001:616, punctul 47 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea Comisia/Spania, C-189/11, EU:C:2013:587, punctul 56 și jurisprudența citată). În caz de neconcordanță între versiunile lingvistice ale unui text al Uniunii, dispoziția în cauză trebuie să fie interpretată în raport cu economia generală și cu finalitatea reglementării din care face parte (a se vedea în acest sens Hotărârea ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, punctul 16 și jurisprudența citată, Hotărârea Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, punctul 48, precum și Hotărârea Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 39).

- 47 Prin urmare, trebuie abordate, în al doilea rând, economia generală, precum și finalitatea reglementării Uniunii în materie de asigurare obligatorie, din care face parte articolul 3 alineatul (1) din prima directivă.
- 48 În această privință, trebuie arătat că niciuna dintre directivele privind asigurarea obligatorie nu conține definiția a ceea ce trebuie să se înțeleagă prin noțiunile „accident”, „cerere de despăgubire” „pagube produse de vehicule” sau „utilizare a vehiculelor” în sensul acestor directive.
- 49 Cu toate acestea, noțiunile menționate trebuie interpretate în lumina dublului obiectiv de protecție a victimelor accidentelor provocate de un autovehicul și de liberalizare a circulației persoanelor și a mărfurilor în perspectiva realizării pieței interne, urmărită prin aceste directive.
- 50 Astfel, prima directivă face parte dintr-o serie de directive care au precizat în mod progresiv obligațiile statelor membre în materie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Or, deși Curtea a statuat în mod repetat că din considerentele primei și ale celei de a doua directive reiese că acestea au în vedere să asigure libera circulație atât a vehiculelor care provin în mod obișnuit de pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor aflate la bordul lor, aceasta a statuat, de asemenea în mod repetat, și că directivele menționate au ca obiectiv, în egală măsură, să garanteze că victimele accidentelor de circulație provocate de aceste vehicule beneficiază de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul (a se vedea în special în acest sens Hotărârea Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, punctul 13, precum și Hotărârea Csonka și alții, C-409/11, EU:C:2013:512, punctul 26 și jurisprudența citată).
- 51 Astfel, deși reiese în special din al cincilea, din al șaselea și din al șaptelea considerent ale primei directive că aceasta viza liberalizarea reglementărilor referitoare la circulația persoanelor și a vehiculelor cu motor care circulă între statele membre în perspectiva creării unei piețe interne, prin suprimarea controlului cărții verzi care era efectuat la frontierele statelor membre, ea urmărea deja și un obiectiv de protecție a victimelor (a se vedea în acest sens Hotărârea Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, punctul 18).
- 52 În plus, din evoluția reglementării Uniunii în materie de asigurare obligatorie rezultă că acest obiectiv al protecției victimelor accidentelor provocate de vehicule a fost urmărit și consolidat în mod constant de către legiuitorul Uniunii.
- 53 Acest lucru reiese în special, mai întâi, din articolele 1-3 din a doua directivă. Astfel, articolul 1 din aceasta a impus ca asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă să acopere atât pagubele materiale, cât și vătămarea corporală. El a impus de asemenea crearea de către statele membre a unor organisme a căror misiune este de a compensa pagubele provocate de vehiculele neidentificate sau pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare și a stabilit sume minime de garanție. Articolul 2 din această directivă a limitat domeniul de aplicare al anumitor clauze de excludere prevăzute pe cale legislativă sau contractuală în ceea ce privește pretențiile unor terți care au fost victime ale unui accident provocat ca urmare a utilizării sau a conducerii vehiculului asigurat de anumite persoane. Articolul 3 din directiva menționată a extins beneficiul asigurării pentru vătămările corporale la membrii familiei asiguratului, ai conducătorului auto sau ai oricărei alte persoane responsabile pentru accident.

- 54 În continuare, a treia directivă, prin articolul 1, a extins printre altele acoperirea conferită de asigurare la vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, iar a patra directivă privind asigurarea auto a instituit printre altele, la articolul 3, un drept de acțiune directă al persoanelor vătămate împotriva întreprinderii de asigurări, drept care cuprinde răspunderea civilă a persoanei responsabile.
- 55 În sfârșit, Directiva 2005/14, prin articolele 2 și 4, de modificare a celei de a doua și, respectiv, a celei de a treia directive, a adaptat, printre altele, sumele minime de garanție și a prevăzut revizuirea lor regulată, extinzând și domeniul de intervenție al organismului stabilit prin a doua directivă, precum și întinderea acoperirii asigurării prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă la vătămările corporale și la daunele materiale suferite de pietoni, de cicliști și de alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor. Aceasta a introdus de asemenea o nouă limitare a posibilității de a aplica anumite clauze de excludere de la acoperirea asigurării și a interzis să se prevadă excese părților vătămate în urma unui accident, în ceea ce privește asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din prima directivă.
- 56 Având în vedere toate aceste elemente și în special obiectivul de protecție urmărit prin prima, prin a doua și prin a treia directivă, nu se poate considera că legiuitorul Uniunii a dorit să excludă de la protecția acordată prin aceste directive persoanele vătămate printr-un accident provocat de un vehicul cu ocazia utilizării sale, atât timp cât această utilizare este conformă cu funcția obișnuită a vehiculului respectiv.
- 57 În această privință, trebuie de altfel subliniat că, potrivit părții A din anexa la Directiva 73/239, astfel cum a fost modificată prin Directiva 84/641, ramura de activitate a asigurărilor directe referitoare la „[r]ăspunderea civilă pentru autovehicule terestre” privește „[o]rice responsabilitate rezultată din folosirea autovehiculelor terestre (inclusiv responsabilitatea transportatorului)”.
- 58 În speță, trebuie arătat, pe de o parte, că, astfel cum reiese din informațiile publicate de Comisie, Republica Slovenia nu a exclus niciun tip de vehicul din domeniul de aplicare al articolului 3 alineatul (1) din prima directivă în temeiul articolului 4 litera (b) din aceasta. Pe de altă parte, potrivit indicațiilor furnizate de instanța de trimitere, accidentul care a generat litigiul principal a fost provocat de un vehicul care efectua o manevră marșarier pentru a se plasa într-un anumit loc și, prin urmare, pare să fi fost provocat printr-o utilizare a vehiculului care era conformă cu funcția sa obișnuită, fapt a cărui verificare revine totuși instanței de trimitere.
- 59 În aceste împrejurări, având în vedere toate considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea preliminară adresată că articolul 3 alineatul (1) din prima directivă trebuie interpretat în sensul că, în sfera noțiunii „pagube produse de vehicule”, care figurează în cuprinsul său, intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția obișnuită a acestui vehicul. Ar putea astfel intra în sfera noțiunii menționate manevra efectuată de un tractor în curtea unei ferme pentru a face posibilă intrarea într-un depozit a remorcii cu care acest tractor este prevăzut, precum în cauza principală, fapt a cărui verificare revine instanței de trimitere.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 60 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 treia) declară:

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 trebuie interpretat în sensul că, în sfera noțiunii „pagube produse de vehicule”, care figurează în cuprinsul său, intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția obișnuită a acestui vehicul. Ar putea astfel intra în sfera noțiunii menționate manevra efectuată de un tractor în curtea unei ferme pentru a face posibilă intrarea într-un depozit a remorcii cu care acest tractor este prevăzut, precum în cauza principală, fapt a cărui verificare revine instanței de trimitere.

Semnături