



## Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL  
DOMNUL YVES BOT  
prezentate la 28 februarie 2019<sup>1</sup>

**Cauza C-100/18**

**Línea Directa Aseguradora, SA  
împotriva  
Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros**

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

„Trimitere preliminară – Asigurarea de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE – Articolul 3 primul paragraf – Noțiunea «circulația vehiculelor» – Prejudiciu material cauzat unui imobil de incendiu unui vehicul staționat într-o parcare privată a acestui imobil – Acoperire prin asigurarea obligatorie”

### I. Introducere

1. Cererea de decizie preliminară, formulată de Tribunal Supremo (Curtea Supremă, Spania), 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<sup>2</sup>.
2. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între două societăți de asigurări, și anume Línea Directa Aseguradora, SA (denumită în continuare „Línea Directa”) și Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (denumită în continuare „Segurcaixa”), cu privire la acoperirea prin asigurarea auto a prejudiciilor cauzate unei locuințe individuale de incendiu vehiculului staționat în garajul acesteia.
3. Întrebările adresate de instanța de trimitere urmăresc să se stabilească dacă noțiunea „circulația vehiculelor”, care figurează la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, poate fi interpretată în sensul că intră în sfera sa o situație în care un vehicul a luat foc în timp ce staționa de mai mult de douăzeci și patru de ore într-un loc de staționare privat, incendiu care își are originea, potrivit acestei instanțe, în mecanismele necesare pentru îndeplinirea funcției de transport a acestuia.
4. La finalul analizei noastre, vom susține că această noțiune, „circulația vehiculelor”, trebuie interpretată luând în considerare implicarea unui vehicul, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, într-un accident produs într-un loc de staționare destinat acestui scop.

<sup>1</sup> Limba originală: franceza.

<sup>2</sup> JO 2009, L 263, p. 11.

5. Astfel, vom propune să se considere că împrejurările din cauza principală nu justifică modificarea limitelor acestei noțiuni prin stabilirea unei limite spațiale, constând în excluderea staționării într-un garaj individual privat, sau a unei limite temporale între realizarea riscului și deplasarea anterioară a vehiculului staționat sau chiar a unei limite cauzale, în funcție de originea mecanică a accidentului.

## II. Cadrul juridic

### A. Dreptul Uniunii

6. Articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 prevede:

„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.”

7. Articolul 3 din această directivă 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 [a se citi «răspunderea civilă pentru circulația vehiculelor»] 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.”

8. Articolul 13 alineatul (1) primul paragraf litera (c) din directiva menționată prevede:

„Fiecare stat membru adoptă toate măsurile necesare pentru ca, în scopul aplicării articolului 3, orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare eliberată în conformitate cu articolul 3 să fie lipsită de efect în ceea ce privește pretențiile terților victime ale accidentului, dacă aceasta exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

[...]

(c) persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv.”

9. Articolul 29 din aceeași directivă prevede:

„Directivele 72/166/CEE<sup>[3]</sup>, 84/5/CEE<sup>[4]</sup>, 90/232/CEE<sup>[5]</sup>, 2000/26/CE<sup>[6]</sup> și 2005/14/CE<sup>[7]</sup> [...] 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.”

### ***B. Dreptul spaniol***

10. Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos 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<sup>8</sup>, în versiunea aplicabilă la momentul faptelor, prevede la articolul 1 alineatul (1):

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

În cazul daunelor cauzate persoanelor, el este exonerat de această răspundere numai în cazul în care dovedește că daunele au fost provocate din vina exclusivă a persoanei vătămate sau ca urmare a unor cazuri de forță majoră care nu au legătură cu conducerea sau cu funcționarea vehiculului; nu sunt considerate cazuri de forță majoră nici defecțiunile vehiculului, nici deteriorarea sau defecțiunea pieselor sau a mecanismelor acestuia.

În cazul daunelor cauzate bunurilor, conducătorul 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 acestei legi.

În cazul în care conducătorul și persoana vătămată au avut ambii un comportament neglijent, răspunderea este atribuită în mod echitabil, iar quantumul despăgubirii este împărțit în funcție de răspunderea fiecăruia.

Proprietarul neconducător răspunde pentru vătămările corporale și pagubele materiale cauzate de conducător 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 proprietarul menționat dovedește că a utilizat toată diligența unui *bonus pater familias* pentru a preveni prejudiciul.

Proprietarul neconducător al unui vehicul care nu este acoperit de asigurarea obligatorie răspunde civil, împreună cu conducătorul, pentru vătămările corporale și pagubele materiale cauzate de vehiculul menționat, cu excepția situației în care dovedește că vehiculul i-a fost furat.”

3 Directiva 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).

4 A doua directivă 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).

5 A treia directivă 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).

6 Directiva 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).

7 Directiva 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 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212).

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

11. Articolul 2 alineatul 1 din Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (Regulamentul privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto), codificat prin Real Decreto 1507/2008 (Decretul regal 1507/2008) din 12 septembrie 2008<sup>9</sup>, prevede:

„În sensul răspunderii civile auto și al acoperirii prin asigurarea obligatorie reglementată 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 parcuri, cât și pe drumuri și pe terenuri publice și private corespunzătoare pentru circulație, urbane și interurbane, precum și pe drumuri și pe terenuri care, fără a fi corespunzătoare în acest scop, sunt utilizate în mod curent.”

### III. Situația de fapt din litigiul principal și întrebările preliminare

12. În după-amiaza zilei de 19 august 2013, domnul Luis Salazar Rodes și-a parcat vehiculul, pe care îl achiziționase în urmă cu 10 zile, în garajul unei locuințe individuale care aparținea Industrial Software Indusoft.

13. La 20 august 2013, după-amiază, domnul Salazar Rodes a pornit motorul vehiculului său, fără a reuși să îl deplaseze.

14. Câteva ore mai târziu, în jurul orei trei dimineața, vehiculul domnului Salazar Rodes, care nu mai circulase de mai mult de douăzeci și patru de ore, a luat foc și a provocat pagube locuinței adiacente garajului. Incendiul are originea în circuitul electric al vehiculului.

15. Răspunderea civilă pentru circulația vehiculului domnului Salazar Rodes era acoperită de asigurarea încheiată cu Línea Directa.

16. Industrial Software Indusoft, a cărei locuință individuală era asigurată la Segurcaixa, a fost despăgubită cu suma de 44 704,34 euro, cu titlu de reparație pentru prejudiciile materiale cauzate acestui imobil de incendiul vehiculului în discuție.

17. La 5 martie 2014, Segurcaixa a chemat în judecată Línea Directa în fața Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gazteiz (Tribunalul de Primă Instanță din Vitoria-Gazteiz, Spania), solicitând obligarea acestei societăți de asigurări la plata sumei de 44 704,34 euro, majorată cu dobânda legală, pentru motivul că accidentul și-a avut originea într-un eveniment legat de circulația vehiculelor acoperit de asigurarea auto a vehiculului domnului Salazar Rodes. Această instanță a considerat că incendiul nu putea fi calificat drept „eveniment legat de circulația vehiculelor” acoperit de asigurarea auto și a respins cererea formulată de Segurcaixa.

18. Sesizată cu o cale de atac formulată de Segurcaixa împotriva acestei hotărâri, Audiencia Provincial de Álava (Curtea Provincială din Alava, Spania) a anulat această decizie și a admis cererea formulată de Segurcaixa, reținând o interpretare largă a noțiunii „eveniment legat de circulația vehiculelor”<sup>10</sup>, potrivit căreia constituie un asemenea eveniment „incendiul unui vehicul staționat în mod nepermanent de către proprietarul vehiculului menționat pe un loc de parcare dintr-un garaj, atunci când este provocat de cauze intrinseci, fără imixtiunea unui terț”.

19. Línea Directa a formulat recurs împotriva acestei hotărâri la Tribunal Supremo (Curtea Supremă).

<sup>9</sup> BOE nr. 222 din 13 septembrie 2008, p. 37487.

<sup>10</sup> A se vedea, în ceea ce privește această noțiune prevăzută de dreptul spaniol, punctul 11 din prezentele concluzii.

20. Această instanță arată că dreptul spaniol care transpune Directiva 2009/103 definește cadrul obiectiv al răspunderii civile pentru circulația vehiculelor la care se referă articolul 3 din această directivă și consideră „evenimente legate de circulația vehiculelor” „cele care rezultă din riscul pe care îl implică conducerea autovehiculelor”, atât în garaje și în parcări, cât și pe drumuri și pe terenuri publice și private corespunzătoare pentru circulație, urbane și interurbane, precum și pe drumuri și pe terenuri care, fără a fi corespunzătoare în acest scop, sunt utilizate în mod curent.

21. Tribunal Supremo (Curtea Supremă) adaugă că, potrivit interpretării sale largi a riscului asociat circulației vehiculelor, a considerat că era acoperit de asigurarea obligatorie cazul unui vehicul oprit sau al cărui motor este oprit, atunci când accidentul are legătură cu funcția de transport a vehiculului, precum și cazul unui vehicul care a luat foc pe traseu.

22. Aceasta a exclus totuși cazul unui incendiu al unui vehicul staționat și protejat de îngheț cu prelată.

23. Tribunal Supremo (Curtea Supremă) precizează că, în temeiul dreptului spaniol, conducătorul unui vehicul nu răspunde pentru prejudiciile care rezultă dintr-un caz de forță majoră, însă nu sunt considerate evenimente care constituie cazuri de forță majoră defectele vehiculului sau defectarea unuia dintre mecanismele sale. Pe de altă parte, împrejurarea că accidentul ar fi consecința unui defect al vehiculului nu ar exclude acoperirea prin asigurarea obligatorie, apoi exercitarea unei acțiuni împotriva fabricantului, în cazul în care ar fi îndeplinite condițiile.

24. Această instanță ridică, prin urmare, problema dacă este compatibil cu Directiva 2009/103 să se declare că asigurarea auto acoperă un accident care implică un vehicul cu motorul oprit și care era staționat în gara unei locuințe private, fără să existe o legătură cu circulația și fără ca acest vehicul să prezinte un risc pentru utilizatorii unui drum. Această situație ar putea intra mai curând sub incidența răspunderii proprietarului pentru un lucru potențial periculos.

25. Totuși, instanța de trimitere arată că obiectivul de protecție a victimelor accidentelor cauzate de vehicule, urmărit de reglementarea Uniunii, ar putea justifica garantarea consecințelor incendiului unui vehicul oprit dacă acesta își are originea într-o funcție necesară sau utilă pentru deplasarea acestui vehicul, această situație putând fi legată în acest caz de funcția obișnuită de transport a vehiculului.

26. Cu toate acestea, în lipsa proximității temporale dintre utilizarea anterioară a vehiculului respectiv și accident sau ca urmare a modului în care s-a produs acesta, nu s-ar putea exclude că, în absența unei legături directe între risc și utilizarea vehiculului, o situație în care vehiculul este staționat nu intră în sfera noțiunii „circulația vehiculelor”.

27. Instanța de trimitere subliniază în această privință că o interpretare care ar face abstracție de legătura temporală dintre utilizarea anterioară a vehiculului și producerea accidentului ar putea conduce la o asimilare a asigurării obligatorii de răspundere civilă auto cu asigurarea proprietarului care acoperă răspunderea care rezultă din simpla deținere sau posesie a unui vehicul.

28. În aceste condiții, Tribunal Supremo (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) O interpretare care include în acoperirea prin asigurarea obligatorie prejudiciile cauzate de incendiul unui vehicul oprit atunci când incendiul își are originea în mecanismele necesare pentru asigurarea funcției de transport a vehiculului este contrară articolului 3 din Directiva 2009/103?
- 2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, o interpretare care include în acoperirea prin asigurarea obligatorie prejudiciile cauzate de incendiul unui vehicul atunci când nu se poate stabili o legătură între incendiu și o deplasare anterioară a vehiculului, astfel încât nu se poate determina dacă acest incendiu are legătură cu un traseu efectuat, este contrară articolului 3 din Directiva 2009/103?

- 3) În cazul unui răspuns negativ la a doua întrebare, o interpretare care include în acoperirea prin asigurarea obligatorie prejudiciile cauzate de incendiul unui vehicul atunci când vehiculul staționează într-un garaj privat închis este contrară articolului 3 din Directiva 2009/103?”

#### **IV. Analiza noastră**

##### ***A. Cu privire la admisibilitatea primei întrebări preliminare***

29. Línea Directa susține că prima întrebare preliminară este inadmisibilă întrucât are un caracter ipotetic. Această societate de asigurări consideră în esență că instanța de trimitere pornește de la principiul că incendiul își are originea în mecanismele necesare pentru asigurarea funcției de transport a vehiculului, în condițiile în care acesta nu este susținut de elementele din litigiul principal. Potrivit Línea Directa, s-ar fi stabilit numai că incendiul și-a avut originea în circuitul electric al acestui vehicul.

30. Potrivit jurisprudenței constante a Curții, „numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare, pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinenta întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea unei norme a dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe [...]. Rezultă că întrebările privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de pertinenta. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea solicitată a unei norme a 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 [...]”<sup>11</sup>.

31. În speță nu se regăsește această situație. Împrejurările de fapt din litigiu descrise de Tribunal Supremo (Curtea Supremă), care îi suscită îndoieli cu privire la întinderea domeniului de aplicare al asigurării auto obligatorii, nu se limitează la originea incendiului vehiculului în discuție. Interpretarea solicitată a noțiunii „circulația vehiculelor” este necesară pentru soluționarea litigiului. Pertinenta sa, având în vedere hotărârile deja pronunțate de Curte, este justificată.

32. În aceste condiții, propunem Curții să considere că această primă întrebare preliminară este admisibilă.

##### ***B. Cu privire la fond***

33. Prin intermediul întrebărilor preliminare formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că intră în sfera noțiunii „circulația vehiculelor” o situație în care incendiul unui vehicul staționat într-un garaj privat de mai mult de douăzeci și patru de ore, care are la origine circuitul electric al acestuia, a provocat pagube locuinței adiacente acestui garaj.

34. Instanța de trimitere a subliniat, în raport cu jurisprudența Curții, caracterul singular al litigiului rezultat din implicarea într-un accident, produs într-un loc de staționare privat, al unui vehicul care nu fusese tocmai deplasat.

<sup>11</sup> A se vedea în special Hotărârea din 10 decembrie 2018, Wightman și alții (C-621/18, EU:C:2018:999, punctele 26 și 27, precum și jurisprudența citată).

35. Astfel, deși anumite elemente ale răspunsului pot fi deduse din hotărârile precedente ale Curții, dispozițiile articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretate din nou pentru a determina dacă intră în sfera noțiunii „circulația vehiculelor” un incendiu produs în mod spontan care implică un vehicul staționat care nu a fost deplasat imediat anterior.

36. Astfel, trebuie amintit, în primul rând, că noțiunea „circulația vehiculelor” constituie o noțiune autonomă a dreptului Uniunii, a cărei interpretare nu poate fi lăsată la aprecierea fiecărui stat membru și care trebuie interpretată ținând seama de contextul, precum și de obiectivele urmărite de reglementarea în materia asigurării de răspundere civilă auto<sup>12</sup>.

37. În al doilea rând, se poate observa că interpretarea acestei noțiuni a evoluat în funcție de diferitele situații aduse la cunoștința Curții.

38. Astfel, Curtea a declarat că intră în sfera noțiunii „circulația vehiculelor” orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția obișnuită a acestuia din urmă, cu alte cuvinte, cu funcția de mijloc de transport<sup>13</sup>.

39. Această interpretare a permis să se considere că sunt acoperite prin asigurarea de răspundere obligatorie situațiile în care vehiculul este oprit și staționat într-o parcare<sup>14</sup>, indiferent dacă motorul era în funcțiune sau nu în momentul producerii accidentului<sup>15</sup>.

40. Curtea a statuat de asemenea că utilizarea vehiculului în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport nu se limitează la conducerea vehiculelor, ci include și acțiuni care sunt legate de aceasta, precum utilizarea portierelor de către pasagerii care coboară dintr-un vehicul staționat<sup>16</sup>.

41. De asemenea, noțiunea „circulația vehiculelor” acoperă orice situație în care un vehicul a fost utilizat nu numai pe drumurile publice, ci și pe un teren public sau privat<sup>17</sup>, întrucât domeniul de aplicare al acestei noțiuni nu depinde de caracteristicile terenului pe care este utilizat acest vehicul<sup>18</sup>.

42. Astfel, în stadiul actual al jurisprudenței Curții, nu există nicio îndoială că această noțiune include situațiile în care prejudiciile au fost cauzate în timp ce vehiculul era staționat într-un loc privat destinat acestui scop.

43. Totuși, trebuie arătat că diferitele cauze cu care Curtea a fost sesizată au ca punct comun implicarea unui vehicul care era utilizat sau care tocmai fusese utilizat.

44. Prin urmare, singurul aspect delicat care trebuie soluționat este acela dacă lipsa utilizării vehiculului la un moment suficient de apropiat de accident poate constitui o cauză de excludere a protecției acordate de reglementarea Uniunii în materia răspunderii civile auto și, în subsidiar, în caz contrar, dacă trebuie impusă o legătură de cauzalitate de ordin tehnic.

12 A se vedea Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctul 31 și jurisprudența citată).

13 A se vedea Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctul 44). Articolul 3 alineatul (1) prima teză din Directiva 72/166, vizat de acest punct, corespunde, potrivit tabelului de corespondență care figurează în anexa II la Directiva 2009/103, articolului 3 primul paragraf din aceasta, care este aplicabil în speță (a se vedea punctul 9 din prezentele concluzii). A se vedea de asemenea Propunerea Comisiei Europene de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/103 [COM(2018) 336 final], în special articolul 1 din aceasta, care viza, din motive de securitate juridică, adăugarea la articolul 1 din Directiva 2009/103 a unui punct 1a conținând o definiție a „utilizării unui vehicul” care să țină seama de jurisprudența Curții.

14 A se vedea Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctele 37, 38 și 40, precum și jurisprudența citată).

15 A se vedea Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctul 39 și jurisprudența citată).

16 A se vedea Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctele 36 și 45).

17 A se vedea împrejurările de fapt din Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, punctele 19 și 59; era vorba despre o manevră în curtea unei ferme), și din Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punctele 7 și 9; accidentul s-a produs în via unor exploatanți agricoli).

18 A se vedea Hotărârea din 20 decembrie 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, punctul 30 și jurisprudența citată).

45. Considerăm că trei motive justifică un răspuns negativ la această întrebare principală. În primul rând, trebuie arătat că legiuitorul Uniunii nu a prevăzut limite temporale pentru producerea accidentului în ceea ce privește punerea în aplicare a protecției victimelor accidentelor cauzate de vehicule.

46. În al doilea rând, evoluția jurisprudenței Curții demonstrează că ea vizează să traducă acest obiectiv de protecție, urmărit și consolidat în mod constant de către legiuitorul Uniunii<sup>19</sup>, atunci când un vehicul, a cărui definiție a fost recent amintită de Curte<sup>20</sup>, este utilizat sau are vocația de a fi utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport.

47. În al treilea rând, considerăm că o analiză de la caz la caz a duratei utilizării prealabile a vehiculului constituie o sursă de insecuritate juridică ce ar fi contrară obiectivului amintit anterior.

48. Deducem de aici că numai situațiile în care accidentul se produce în timp ce vehiculul servește sau a servit altor scopuri decât transportul, de exemplu ca mașină de lucru<sup>21</sup> sau ca armă sau chiar ca spațiu de locuit nu intră în sfera noțiunii „circulația vehiculelor”.

49. Dacă, în concordanță cu jurisprudența sa, Curtea reține că faptul că accidentul nu s-a produs în imediata continuare a utilizării sale ca mijloc de transport este lipsit de relevanță, considerându-se că staționarea intră în sine în sfera noțiunii „circulația vehiculelor”, rămâne să se determine, pentru a răspunde la prima întrebare adresată de instanța de trimitere, dacă trebuie să fie stabilite limite care țin de originea prejudiciului, și anume mecanismele vehiculului necesare funcției sale de transport.

50. Trebuie să se constate, pe de o parte, că legiuitorul Uniunii nu a stabilit astfel de condiții. Pe de altă parte, având în vedere împrejurările de fapt specifice ale cauzei principale, și anume un incendiu provocat în mod spontan de un vehicul, este suficient, în opinia noastră, să se rețină implicarea acestuia din urmă, cum ar putea fi de asemenea situația dacă acesta ar fi explodat în mod fortuit sau dacă prejudiciul ar fi fost cauzat de un produs sau de un fluid provenind dintr-o scurgere de la un vehicul<sup>22</sup>.

51. Din moment ce acest tip de risc este inerent funcției de transport a vehiculului, nu este necesară căutarea vreunei acțiuni sau origini precise a prejudiciului în funcție de un anumit mecanism sau element al vehiculului util funcției sale de mijloc de transport.

52. O asemenea interpretare<sup>23</sup> este conformă cu obiectivul, urmărit de legiuitorul Uniunii, care vizează să garanteze că victimele accidentelor de circulație cauzate de vehicule vor beneficia de un tratament comparabil indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care are loc accidentul<sup>24</sup>, ceea ce l-a determinat, pe de altă parte, să nu stabilească limite în ceea ce privește acoperirea riscurilor prin asigurarea auto, în special în cazul neconformității vehiculului cu obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și la siguranța vehiculului respectiv, astfel cum rezultă din articolul 13 alineatul (1) primul paragraf litera (c) din Directiva 2009/103.

19 A se vedea Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctul 33, precum și jurisprudența citată).

20 A se vedea Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661, punctele 39 și 42).

21 A se vedea Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, punctele 40 și 42).

22 A se vedea, cu titlu ilustrativ, cauza pendinte Bueno Ruiz (C-431/18), referitoare la prejudiciul cauzat unei conducătoare auto de o scurgere de ulei provenind de la un vehicul staționat lângă al său, care a determinat căderea acesteia.

23 A se compara cu observațiile scrise ale Comisiei Europene și cu legislația spaniolă (a se vedea punctul 23 din prezentele concluzii).

24 A se vedea Hotărârea din 15 noiembrie 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917, punctul 32 și jurisprudența citată). A se vedea de asemenea considerentul (20) al Directivei 2009/103, precum și expunerea de motive a propunerii Comisiei citate la nota de subsol 13 din prezentele concluzii, care vizează de asemenea sporirea protecției victimelor accidentelor rutiere în cazul în care asigurătorul este insolubil, precum și îmbunătățirea recunoașterii atestărilor privind istoricul daunelor, în special în context transfrontalier. Această propunere privește, în plus, controalele privind asigurarea pentru a combate conducerea fără asigurare și armonizarea sumelor minime asigurate (p. 2).



53. În aceste condiții, considerăm că implicarea vehiculului, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, poate să rezulte din simpla constatare a contribuției acestuia, indiferent de modalitate, la realizarea accidentului.

54. În consecință, considerăm că articolul 3 primul paragraf de Directiva 2009/103 poate fi interpretat în sensul că intră în sfera noțiunii „circulația vehiculelor” o situație în care un vehicul, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, este implicat într-un incendiu produs într-un loc destinat staționării, indiferent dacă acesta s-a produs într-un garaj privat individual sau în urma unei imobilizări prelungite.

## V. Concluzie

55. Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Tribunal supremo (Curtea Supremă, Spania) după cum urmează:

„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 intră în sfera noțiunii «circulația vehiculelor», prevăzută de această dispoziție, o situație în care un vehicul, utilizat în conformitate cu funcția sa de mijloc de transport, este implicat într-un incendiu produs într-un loc destinat staționării, indiferent dacă acesta s-a produs într-un garaj privat individual sau în urma unei imobilizări prelungite.”