



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

29 aprilie 2021 \*

„Trimitere preliminară – Asigurare obligatorie de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE – Articolul 3 primul paragraf – Obligația de a încheia un contract de asigurare – Domeniu de aplicare – Colectivitate teritorială care a dobândit un vehicul pe cale judiciară – Vehicul înmatriculat, care se află pe un teren privat și este destinat distrugerii”

În cauza C-383/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski, Polonia), prin decizia din 12 februarie 2019, primită de Curte la 15 mai 2019, în procedura

**Powiat Ostrowski**

împotriva

**Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,**

CURTEA (Camera a cincea),

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

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, de M. Piwińska, radca prawny;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru guvernul german, de J. Möller, M. Hellmann, E. Lankenau, U. Bartl și D. Klebs, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de H. Tserepa-Lacombe, B. Sasinowska și S. L. Kaléda, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 8 decembrie 2020,

\* Limba de procedură: polona.

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 Powiat Ostrowski (Districtul Ostrów, Polonia) (denumit în continuare „districtul”), pe de o parte, și Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fondul de Garantare a Asigurărilor, Polonia) (denumit în continuare „Fondul de Garantare”), pe de altă parte, în legătură cu eventuala obligație a districtului de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru un vehicul pe care districtul l-a dobândit pe cale judiciară și care este destinat distrugerii.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul Uniunii*

- 3 Considerentele (1) și (2) ale Directivei 2009/103 au următorul cuprins:
  - „(1) Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi [(JO 1972, L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10)], A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule [(JO 1984, L 8, p. 17, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 104)], A treia directivă a Consiliului 90/232/CEE din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule [(JO 1990, L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240)] și Directiva 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto (A patra directivă privind asigurarea auto) [(JO 2000, L 181, p. 65, Ediție specială, 06/vol. 4, p. 3)] au fost modificate de mai multe ori și în mod substanțial [...] Este necesar, din motive de claritate și de eficiență, să se codifice aceste patru directive, precum și Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 de modificare a Directivelor [72/166], [84/5], [88/357/CEE și [90/232] și a Directivei [2000/26] privind asigurarea de răspundere civilă auto [(JO 2005, L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212)].
  - (2) Asigurarea de răspundere civilă pentru circulația autovehiculelor (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni, fie că sunt asigurați sau victime ale unui accident. Aceasta prezintă, de asemenea, o importanță deosebită în cazul întreprinderilor de asigurare, deoarece reprezintă o mare parte a contractelor de asigurare generală încheiate în Comunitate. De asemenea, asigurarea auto are un impact asupra liberei circulații a persoanelor și a vehiculelor. [...]
- 4 Articolul 1 din Directiva 2009/103 conține următoarele definiții:
  - „În sensul prezentei directive se înțelege prin:
    1. «vehicul»: orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv remorci, chiar și necuplate;

[...]

4. «teritoriul în care staționează în mod obișnuit vehiculul»:

(a) teritoriul statului de unde vehiculul are o plăcuță de înmatriculare, fie că aceasta este permanentă sau temporară; sau

[...]”

5 Articolul 3 din această directivă, intitulat „Obligația de asigurare a vehiculelor”, prevede la primul paragraf:

„În conformitate cu dispozițiile articolului 5, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare.”

6 Potrivit articolului 4 din directiva menționată, referitor la „[c]ontroale privind asigurarea”:

„Niciun stat membru nu va controla asigurarea de răspundere civilă a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru sau care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe și intră pe teritoriul său de pe teritoriul unui alt stat membru. Cu toate acestea, un stat membru poate efectua controale nesistematice ale acestei asigurări, cu condiția să nu fie discriminatorii și să aibă loc în cadrul controalelor care nu urmăresc exclusiv verificarea asigurării menționate anterior.”

7 Articolul 5 din Directiva 2009/103, intitulat „Derogare de la obligația de asigurare a vehiculelor”, prevede:

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

În acest caz, statul membru care prevede această derogare ia măsurile corespunzătoare pentru a asigura plata despăgubirii pentru prejudiciile cauzate pe teritoriul său și pe teritoriul altor state membre de vehiculele care aparțin acestor persoane.

[...]

(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.

În acest caz, fiecare stat membru se asigură că vehiculele menționate la primul paragraf sunt tratate în același mod ca vehiculele pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3.

[...]”

- 8 Articolul 10 din această directivă, intitulat „Organismul responsabil cu despăgubirea”, prevede la alineatul (1) primul paragraf:

„Fiecare stat membru instituie sau autorizează un organism responsabil cu despăgubirea, cel puțin în limitele obligației de asigurare, a pagubelor materiale sau a vătămărilor corporale cauzate de un vehicul neidentificat sau de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3.”

### *Dreptul polonez*

- 9 Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Legea privind asigurările obligatorii, Fondul de Garantare a Asigurărilor și Biroul Polonez al Asigurătorilor Auto) din 22 mai 2003, în versiunea aplicabilă litigiului principal (Dz. U. 2018, poziția 473) (denumită în continuare „Legea privind asigurările obligatorii”), prevede la articolul 10 alineatul 2:

„Acțiunile privind stabilirea îndeplinirii sau a inexistenței obligației de asigurare pot fi introduse la instanțele de drept comun.”

- 10 Articolul 23 alineatul 1 din Legea privind asigurările obligatorii prevede că deținătorul unui autovehicul este obligat să încheie un contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru deținătorii de autovehicule pentru pagubele produse în urma utilizării autovehiculului pe care îl deține.

- 11 Potrivit articolului 31 alineatul 3 din această lege:

„În cazul transferului sau cesiunii dreptului de proprietate asupra unui autovehicul înmatriculat al cărui deținător nu a încheiat un contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru deținătorii de autovehicule, cu nerespectarea obligației [prevăzute de prezenta lege] de a încheia un astfel de contract, deținătorul cărui a fost transferat sau cedat dreptul de proprietate asupra autovehiculului este obligat să încheie un contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru deținătorii de autovehicule la data transferului sau cesiunii dreptului de proprietate asupra autovehiculului și cel târziu la momentul punerii în circulație a autovehiculului. [...]”

- 12 Articolul 33 din legea menționată prevede că asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru deținătorii de autovehicule încetează printre altele la momentul radierii autovehiculului sau prin predarea unui vehicul incomplet unei întreprinderi de casare sau de reciclare a vehiculelor, pe baza unui certificat de primire a unui vehicul incomplet prevăzut în ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Legea privind reciclarea vehiculelor retrase din circulație) din 20 ianuarie 2005 (Dz. U. 2018, poziția 578) sau pe baza unui document echivalent emis în alt stat membru.

- 13 Conform articolului 84 alineatul 1 din aceeași lege, Fondul de Garantare este organismul abilitat să controleze respectarea obligației de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă de către deținătorii de autovehicule. Potrivit articolului 88 alineatul 7 din aceasta, orice persoană care nu respectă obligația de a încheia un astfel de contract trebuie să plătească o amendă în beneficiul Fondului de Garantare.

- 14 Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Legea privind circulația rutieră) din 20 iunie 1997, în versiunea aplicabilă litigiului principal (Dz. U. 2018, poziția 1990), stabilește la articolul 130a condițiile de ridicare de pe drumul public a unui vehicul pe cheltuiala proprietarului său. Alineatul 10 al acestui articol prevede la primul paragraf:

„Cu privire la vehiculele ridicate de pe drumul public, în situațiile prevăzute la alineatul 1 sau 2 [în special în cazul nerespectării normelor de staționare sau în cazul în care starea tehnică a vehiculului pune în pericol siguranța rutieră], *starosta* [președintele districtului] formulează în instanță o cerere de confiscare a vehiculului în favoarea *powiat* (districtul), dacă proprietarul sau o persoană autorizată, notificată corespunzător, nu a preluat vehiculul în termen de 3 luni de la data scoaterii acestuia din circulație. Notificarea conține informații cu privire la consecințele nepreluării vehiculului.”

### Litigiul principal și întrebările preliminare

- 15 Prin hotărârea din 16 ianuarie 2018, Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski, Polonia) a dispus confiscarea în favoarea districtului a unui vehicul înmatriculat în Polonia, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 130a alineatul 10 din Legea privind circulația rutieră. Această hotărâre a rămas definitivă la 7 februarie 2018, dată la care districtul a devenit proprietar al acestuia.
- 16 Districtul a cerut comunicarea hotărârii indicate anterior cu mențiunea rămânerii definitive și investirea cu formulă executorie. Cererile au fost admise la 20 aprilie 2018. Această zi fiind vineri, districtul a asigurat vehiculul începând cu următoarea zi lucrătoare a administrației, și anume luni, 23 aprilie 2018.
- 17 Reiese din dosarul prezentat Curții că vehiculul în discuție a fost examinat de un expert la 2 mai 2018. Din raportul de expertiză a rezultat că vehiculul nu putea fi pornit, starea sa tehnică era una precară, constituia o epavă și avea o valoare de piață de 400 de zloți polonezi (PLN) (aproximativ 89 de euro).
- 18 Având în vedere această stare tehnică, districtul a decis ca vehiculul să fie distrus. Acesta din urmă a fost predat, în scopul distrugerii sale, la un centru de casare, care a emis un certificat de casare a acestuia. Pe baza acestui certificat, radierea vehiculului a avut loc la 22 iunie 2018.
- 19 Printr-o scrisoare din 10 iulie 2018, Fondul de Garantare a informat districtul că a constatat că vehiculul menționat nu a fost asigurat până la 22 aprilie 2018 și că ar trebui să plătească o amendă de 4 200 PLN (aproximativ 933 de euro) pentru nerespectarea obligației de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru acest vehicul în perioada cuprinsă între 7 februarie și 22 aprilie 2018 (denumită în continuare „perioada în litigiu”).
- 20 La 25 septembrie 2018, districtul a sesizat Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski), instanța de trimitere, cu o acțiune în constatarea faptului că, în perioada în litigiu, acesta nu avea obligația de a asigura vehiculul. În această privință, districtul susține că, pe de o parte, nu a putut încheia un contract de asigurare înainte de a obține, la 20 aprilie 2018, copia deciziei de confiscare și, pe de altă parte, în această perioadă, vehiculul se afla într-o parcare securizată și nu era apt să circule, astfel încât nu putea fi cauzat niciun prejudiciu prin utilizarea acestuia.
- 21 Fondul de Garantare solicită respingerea acestei acțiuni, întrucât, în opinia sa, starea tehnică a vehiculului este lipsită de relevanță în ceea ce privește obligația deținătorilor de autovehicule de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru acestea.

- 22 Instanța de trimitere arată că vehiculele pentru care a fost emisă o decizie de confiscare sunt supuse unei evaluări tehnice realizate de un expert și că un vehicul în legătură cu care s-a constatat că nu mai este apt pentru exploatare este predat, printr-un proces-verbal de predare-primire, unui centru de casare în vederea distrugerii, iar centrul de casare eliberează un certificat de casare care constituie temeiul pentru radierea vehiculului.
- 23 Aceasta precizează că obligația de asigurare prevăzută la articolul 23 alineatul 1 din Legea privind asigurările obligatorii se aplică independent de aspectul dacă vehiculul în cauză este apt să circule sau este destinat distrugerii din cauza stării sale tehnice care împiedică utilizarea sa ca mijloc de transport și că, de asemenea, obligația de asigurare prevăzută la articolul 31 alineatul 3 din această lege în caz de transfer sau cesiune a dreptului de proprietate asupra unui vehicul înmatriculat al cărui deținător inițial, în pofida obligației sale în acest sens, nu a încheiat un astfel de contract, precum în cauza cu care a fost sesizată, se aplică independent de aspectul dacă vehiculul în discuție poate fi utilizat ca mijloc de transport și chiar dacă noul proprietar decide să îl distrugă.
- 24 În ceea ce privește situația de fapt, aceasta arată că, pe de o parte, pentru întreaga perioadă în litigiu, vehiculul în discuție era imobilizat într-o parcare securizată și, având în vedere starea sa tehnică, orice deplasare cu acesta era imposibilă. Pe de altă parte, ca urmare a voinței proprietarului său, acest vehicul era destinat distrugerii, care a avut loc efectiv, starea tehnică a acestuia fiind definită ca „epavă”.
- 25 În acest context, aceasta ridică problema dacă este posibilă exceptarea de la obligația de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto în situația în care vehiculul în cauză este imobilizat pe un teren privat, a devenit proprietatea unei colectivități teritoriale în temeiul unei hotărâri judecătorești definitive, nu este apt să circule și este destinat distrugerii ca urmare a deciziei proprietarului acestuia.
- 26 În această privință și având în vedere printre altele Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), ea ridică problema dacă faptul că un vehicul este apt să circule și să fie utilizat ca mijloc de transport constituie un element necesar al calificării drept „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103. În opinia sa, în temeiul acestei hotărâri, districtul nu avea obligația să încheie o asigurare de răspundere civilă auto, întrucât, din momentul dobândirii vehiculului în discuție, districtul nu avea intenția de a-l pune în circulație și întrucât, din acest moment până la distrugerea sa, vehiculul menționat nu era apt să circule, nici destinat să circule și, așadar, nu își putea îndeplini funcția de mijloc de transport. Cu toate acestea, în temeiul articolului 31 alineatul 3 din Legea privind asigurările obligatorii, districtul ar fi fost obligat să încheie o astfel de asigurare pentru vehiculul în discuție.
- 27 În aceste condiții, Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Articolul 3 din Directiva [2009/103] trebuie interpretat în sensul că obligația încheierii unui contract de asigurare de răspundere civilă auto există și în situațiile în care o colectivitate teritorială – district – a dobândit, în temeiul unei hotărâri judecătorești, dreptul de proprietate asupra unui vehicul, care nu este apt să circule și se află pe un teren privat constând într-o parcare securizată, în afara drumurilor publice, și, ca urmare a deciziei proprietarului, este destinat distrugerii?
- 2) Sau acest articol trebuie interpretat în sensul că, în aceste condiții, colectivitatea teritorială, în calitate de proprietar al vehiculului, nu are o obligație de asigurare a acestuia, fără a aduce atingere răspunderii pe care [Fondul de Garantare] și-o asumă în raport cu terții prejudiciați?”



## Cu privire la întrebările preliminare

### *Cu privire la admisibilitate*

- 28 Fondul de Garantare contestă admisibilitatea întrebărilor adresate. În această privință, el susține că, în măsura în care acestea se referă la statutul entității proprietare a vehiculului și la modul de dobândire a acestuia, nu au legătură cu interpretarea articolului 3 din Directiva 2009/103 și privesc, în realitate, interpretarea dreptului național și că, în măsura în care se referă la starea tehnică a vehiculului, la locul de staționare a acestuia și la intenția proprietarului său de a decide distrugerea sa, Curtea a răspuns deja la acestea, astfel încât nu este necesar să se răspundă din nou.
- 29 În primul rând, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în cadrul cooperării dintre aceasta din urmă și instanțele naționale, instituită prin articolul 267 TFUE, 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 relevanța întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe [Hotărârea din 15 ianuarie 2013, Križan și alții, C-416/10, EU:C:2013:8, punctul 53, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 24 noiembrie 2020, Openbaar Ministerie (Fals în înscrișuri), C-510/19, EU:C:2020:953, punctul 25].
- 30 Rezultă că întrebările privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de relevanță. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate 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 15 ianuarie 2013, Križan și alții, C-416/10, EU:C:2013:8, punctul 54, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 24 noiembrie 2020, Openbaar Ministerie (Fals în înscrișuri), C-510/19, EU:C:2020:953, punctul 26].
- 31 În speță, întrebările adresate privesc în mod expres interpretarea articolului 3 din Directiva 2009/103, întrucât instanța de trimitere ridică în esență problema domeniului de aplicare al obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă auto, astfel cum este prevăzută la acest articol.
- 32 În plus, este evident că prezenta cauză nu se încadrează în niciuna din cele trei ipoteze prevăzute de jurisprudența amintită la punctul 30 din prezenta hotărâre, niciunul dintre argumentele invocate de Fondul de Garantare nefiind, de altfel, de natură să demonstreze îndeplinirea uneia dintre acestea și, astfel, să răstoarne prezumția de relevanță de care beneficiază întrebările privind dreptul Uniunii.
- 33 În al doilea rând, unei instanțe naționale nu i se interzice nicidecum să adreseze Curții o întrebare preliminară al cărei răspuns, în opinia uneia dintre părțile din litigiul principal, nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile. Astfel, chiar presupunând că aceasta ar fi situația, întrebarea respectivă nu devine totuși inadmisibilă (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punctele 64 și 65, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 9 iulie 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punctul 22).
- 34 În aceste condiții, este necesar să se constate că întrebările adresate sunt admisibile.

### *Cu privire la fond*

- 35 Cu titlu introductiv, trebuie arătat, pe de o parte, că, prin intermediul celor două întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită Curții în esență să se pronunțe cu privire la domeniul de aplicare al obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103. Or, Directiva 2009/103 a codificat, astfel cum reiese din considerentul (1) al acesteia, directive anterioare referitoare la apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, fără a le aduce modificări de substanță. Jurisprudența referitoare la aceste directive anterioare poate fi, așadar, transpusă în ceea ce privește interpretarea dispozițiilor echivalente ale Directivei 2009/103.
- 36 Pe de altă parte, potrivit articolului 3 alineatul (1) din Directiva 2009/103, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare, sub rezerva aplicării articolului 5 din această directivă, pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare.
- 37 Cu toate acestea, deși articolul 5 din Directiva 2009/103 prevede că un stat membru, în condițiile stabilite la acest articol, poate deroga de la dispozițiile articolului 3 din această directivă în ceea ce privește, potrivit alineatului (1) al articolului 5 menționat, anumite persoane fizice sau juridice, de drept public sau de drept privat sau, potrivit alineatului (2) al aceluiași articol 5, anumite tipuri de vehicule sau anumite vehicule care au o plăcuță specială, rezultă că Republica Polonia nu a exercitat această opțiune în ceea ce privește vehiculele dobândite de colectivitățile teritoriale ca urmare a unei hotărâri judecătorești, precum cel în discuție în litigiul principal. În consecință, faptul că acest vehicul a fost dobândit de o colectivitate teritorială în temeiul unei hotărâri judecătorești nu are relevanță în speță în ceea ce privește aplicabilitatea respectivului articol 3 primul paragraf în cadrul prezentei cereri de decizie preliminară.
- 38 În aceste condiții, este necesar să se considere că, prin intermediul celor două întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este înmatriculat într-un stat membru, se află pe un teren privat, nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice și, ca urmare a deciziei proprietarului său, este destinat distrugerii.
- 39 Astfel cum a constatat deja Curtea, acest articol 3 primul paragraf, formulat în termeni foarte generali, impune statelor membre să prevadă, în ordinea lor juridică internă, o obligație generală de asigurare a vehiculelor (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 36 și jurisprudența citată).
- 40 Astfel, fiecare stat membru trebuie să se asigure că, sub rezerva derogărilor prevăzute la articolul 5 din această directivă, orice vehicul care staționează în mod obișnuit pe teritoriul său este acoperit printr-un contract încheiat de o companie de asigurări care să garanteze, în limitele definite de dreptul Uniunii, răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculul menționat (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 37 și jurisprudența citată).
- 41 În această privință, trebuie amintit că noțiunea de „vehicul” este definită la articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 ca vizând „orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv remorci, chiar și necuplate”.
- 42 După cum a statuat Curtea în mod repetat, această definiție este independentă de utilizarea care se dă sau care se poate da vehiculului în cauză (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 38 și jurisprudența citată).



- 43 Curtea a constatat de asemenea deja că o asemenea definiție militează în favoarea unei abordări obiective a noțiunii de „vehicul”, care este independentă de intenția proprietarului vehiculului sau a unei alte persoane de a-l utiliza în mod efectiv (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 39).
- 44 Pe de altă parte, aceasta a subliniat că problema domeniului de aplicare al obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă auto, din rațiuni de securitate juridică, trebuie să fie clarificată în prealabil, cu alte cuvinte înainte de o eventuală implicare a vehiculului în cauză într-un accident (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 40).
- 45 Curtea a dedus de aici că faptul că a considerat în esență, în Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), în Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), și în Hotărârea din 20 decembrie 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), că numai cazurile de utilizare a vehiculului asigurat care se încadrează într-o utilizare a acestuia ca mijloc de transport și, prin urmare, în noțiunea de „pagubele produse de vehicule”, în sensul articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, pot conduce la suportarea de către asigurator, în temeiul contractului de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul respectiv, a prejudiciului cauzat de acesta din urmă nu semnifică nicidecum că existența obligației de a încheia o asemenea asigurare ar trebui să fie stabilită în funcție de utilizarea efectivă a vehiculului în discuție ca mijloc de transport la un moment dat (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 41).
- 46 Curtea a concluzionat din cele ce precedă că un vehicul care este înmatriculat și, prin urmare, nu a fost retras din circulație în mod legal și care este apt să circule corespunde noțiunii de „vehicul” în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 și, în consecință, nu încetează să intre sub incidența obligației de asigurare enunțate la articolul 3 primul paragraf din această directivă pentru simplul motiv că proprietarul său nu mai are intenția de a-l conduce și îl imobilizează pe un teren privat (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 42). Prin urmare, încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de un autovehicul este obligatorie, în temeiul articolului 3 primul paragraf din directiva menționată, atunci când vehiculul în cauză este încă înmatriculat într-un stat membru și este apt să circule, dar este staționat pe o un teren privat ca urmare a simplei decizii a proprietarului său care nu mai intenționează să îl conducă (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 52).
- 47 Situația trebuie să fie aceeași, în principiu, pentru un vehicul care este înmatriculat într-un stat membru, se află pe un teren privat și este destinat distrugerii ca urmare a deciziei proprietarului său, chiar dacă, la un moment dat, acest vehicul nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice.
- 48 Astfel, în primul rând, după cum s-a amintit la punctul 43 din prezenta hotărâre, noțiunea de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, este o noțiune obiectivă. Or, starea tehnică a unui vehicul și, prin urmare, capacitatea de a circula a acestuia pot varia în timp, iar eventuala reparare a acestuia depinde, cel puțin într-o mare măsură, de factori subiectivi, precum printre altele voința proprietarului sau a deținătorului acestuia de a efectua sau de a solicita efectuarea reparațiilor necesare și disponibilitatea bugetului necesar în acest scop. În consecință, dacă simplul fapt că, la un moment dat, un vehicul nu este apt să circule ar fi suficient să îl lipsească de calitatea sa de vehicul, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, și ar fi astfel suficient pentru ca acesta să fie exceptat de la obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 primul paragraf din această directivă, caracterul obiectiv al acestei noțiuni de „vehicul” ar fi repus în discuție.
- 49 În această privință, trebuie subliniat că, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 59 din concluziile sale, rezultă din jurisprudența amintită la punctele 44 și 45 din prezenta hotărâre că obligația de asigurare, astfel cum este prevăzută la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, nu este legată de utilizarea vehiculului ca mijloc de transport la un moment dat, nici de chestiunea dacă vehiculul în discuție a cauzat eventual prejudicii.

- 50 Rezultă că, contrar celor avute în vedere de instanța de trimitere, simplul fapt că, la un moment dat, un vehicul înmatriculat nu este apt să circule din cauza stării sale tehnice, chiar dacă este astfel de la transferul dreptului de proprietate, nefiind, așadar, eventual, apt să cauzeze un prejudiciu care să intre sub incidența noțiunii de „pagube produse de vehicule”, în sensul articolului 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, nu poate permite exceptarea de la obligația de asigurare prevăzută la această dispoziție.
- 51 De asemenea, întrucât noțiunea menționată de „vehicul” este, conform jurisprudenței amintite la punctul 43 din prezenta hotărâre, independentă de intenția proprietarului său sau a unei alte persoane de a-l utiliza în mod efectiv, faptul că acest proprietar sau altă persoană are intenția de a distruge acest vehicul nu poate nicidecum permite să se considere că vehiculul menționat își pierde, prin simplul fapt al acestei intenții, calitatea de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, și este exceptat în acest mod de la obligația de asigurare, cu riscul nerespectării de asemenea a caracterului obiectiv al acestei noțiuni.
- 52 În plus, condiționarea calificării drept „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, și, în consecință, a domeniului de aplicare al obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 de astfel de factori subiectivi ar aduce de asemenea atingere previzibilității, stabilității și continuității acestei obligații, a cărei respectare este totuși necesară pentru a asigura securitatea juridică, astfel cum rezultă în esență din jurisprudența amintită la punctul 44 din prezenta hotărâre.
- 53 În al doilea rând, deși articolul 10 alineatul (1) din Directiva 2009/103 obligă statele membre să instituie un organism responsabil cu despăgubirea, cel puțin în limitele obligației de asigurare prevăzute de dreptul Uniunii, a pagubelor materiale sau a vătămărilor corporale cauzate printre altele de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 din această directivă, plata despăgubirii de către un asemenea organism a fost concepută ca o măsură excepțională, prevăzută numai pentru cazurile vizate de această dispoziție, și nu se poate considera că reprezintă punerea în aplicare a unui sistem de garantare a asigurării de răspundere civil pentru pagubele produse de vehicule în afara cazurilor menționate (Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 45 și jurisprudența citată).
- 54 Astfel, domeniul de aplicare al intervenției obligatorii a organismului de despăgubire prevăzut la acest articol 10 alineatul (1) coincide, în ceea ce privește daunele cauzate de un vehicul identificat, cu domeniul de aplicare al obligației generale de asigurare prevăzute la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, astfel încât intervenția obligatorie a acestui organism într-o asemenea situație nu se poate extinde la cazurile în care vehiculul implicat într-un accident nu intra sub incidența obligației de asigurare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 46).
- 55 Rezultă că eventuala intervenție a organismului de despăgubire vizat la articolul 10 alineatul (1) menționat, care poate fi prevăzută de statele membre, doar în temeiul dreptului național, în alte împrejurări decât cele menționate la această dispoziție, nu poate fi luată în considerare pentru a stabili domeniul de aplicare al obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103.
- 56 Rezultă de asemenea că, întrucât intervenția acestui organism nu este prevăzută, în temeiul Directivei 2009/103 și în ceea ce privește un vehicul identificat, decât în cazurile în care este obligatorie încheierea asigurării prevăzute la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, interpretarea reținută la punctul 47 din prezenta hotărâre se impune și pentru a asigura realizarea obiectivului de protecție a victimelor accidentelor rutiere cauzate de autovehicule, având în vedere că această interpretare garantează că victimele menționate sunt, în orice caz, despăgubite fie de asigurător, în temeiul unui contract încheiat în acest scop, fie de organismul prevăzut la articolul 10 din Directiva 2009/103, în cazul în care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare a vehiculului implicat în accident sau atunci când acest vehicul nu a fost identificat. În această privință, trebuie subliniat că acest obiectiv,

vizat de directivele succesive referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto, a fost urmărit și consolidat în mod constant de legiuitorul Uniunii Europene și este reiterat în considerentul (2) al Directivei 2009/103 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2018, *Juliana*, C-80/17, EU:C:2018:661, punctul 47 și jurisprudența citată).

- 57 În al treilea rând, interpretarea reținută la punctul 47 din prezenta hotărâre permite de asemenea să se asigure în cea mai mare măsură respectarea obiectivului care urmărește garantarea liberei circulații atât a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor care se află la bordul acestora, care figurează de asemenea printre obiectivele urmărite de legislația Uniunii în materie de asigurare de răspundere civilă auto, după cum rezultă și din considerentul (2) al Directivei 2009/103. Astfel, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 41 din concluziile sale, doar atunci când se asigură o protecție solidă a potențialelor victime ale accidentelor rutiere, se poate cere statelor membre, în temeiul articolului 4 din Directiva 2009/103, să se abțină de la efectuarea unui control sistematic al asigurării de răspundere civilă a vehiculelor care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru, ceea ce este esențial pentru a garanta această liberă circulație.
- 58 În al patrulea rând, trebuie totuși să se constate că, deși înmatricularea unui vehicul certifică în principiu capacitatea de a circula a acestuia și, astfel, capacitatea sa de a fi utilizat ca mijloc de transport, nu se poate exclude posibilitatea ca un vehicul înmatriculat să fie, în mod obiectiv, definitiv inapt să circule din cauza stării sale tehnice defectuoase. Or, într-o astfel de împrejurare, în scopul respectării considerațiilor prezentate la punctele 48-52 din prezenta hotărâre, constatarea acestei incapacități definitive de a circula și, prin urmare, cea a pierderii calității sale de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, trebuie efectuate în mod obiectiv. Având în vedere jurisprudența amintită la punctul 46 din prezenta hotărâre, este, așadar, necesar, pentru ca un astfel de vehicul să fie exceptat de la obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, ca acesta să fi făcut obiectul unei retrageri oficiale din circulație, în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă.
- 59 În această privință, deși radierea înmatriculării vehiculului în cauză poate constitui o astfel de constatare obiectivă, trebuie totuși arătat că Directiva 2009/103 nu reglementează modul în care un astfel de vehicul, definitiv inapt pentru funcția sa de mijloc de transport, poate fi retras în mod legal din circulație. Prin urmare, această directivă nu interzice ca retragerea legală a unui astfel de vehicul din circulație să fie constatată, potrivit reglementării naționale aplicabile, în alt mod decât prin radierea înmatriculării vehiculului în cauză.
- 60 Ținând seama de tot ceea ce precedă, trebuie să se considere că un vehicul care este înmatriculat într-un stat membru rămâne supus obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 atât timp cât nu a fost retras în mod legal din circulație, în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă.
- 61 În speță, reiese din dosarul prezentat Curții că, deși, în perioada în litigiu, vehiculul în discuție în litigiul principal era imobilizat într-o parcare securizată și nu era apt să circule din cauza stării sale tehnice precare, acesta era totuși înmatriculat într-un stat membru, care era, așadar, teritoriul în care staționa în mod obișnuit, în sensul articolului 1 punctul 4 litera (a) din Directiva 2009/103, și, în niciun moment în această perioadă, nu a făcut obiectul unei retrageri legale din circulație în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă. În consecință, sub rezerva verificărilor pe care trebuie să le efectueze instanța de trimitere, rezultă că, în toată perioada menționată, acest vehicul continua să intre sub incidența obligației de asigurare prevăzute la articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103, independent de faptul că se afla pe un teren privat, nu era apt să circule din cauza stării sale tehnice, iar districtul avea intenția să distrugă vehiculul menționat.

- 62 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la întrebările adresate că articolul 3 primul paragraf din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este înmatriculat într-un stat membru, în cazul în care acest vehicul nu a fost retras în mod legal din circulație, în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 63 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

**Articolul 3 primul 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 încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este înmatriculat într-un stat membru, în cazul în care acest vehicul nu a fost retras în mod legal din circulație, în conformitate cu reglementarea națională aplicabilă.**

Semnături