

Cauza C-923/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

17 decembrie 2019

Instanța de trimitere:

Tribunal Supremo (Spania)

Data deciziei de trimitere:

28 noiembrie 2019

Pârâtă-recurentă:

Van Ameyde España, S.A.

Reclamantă-intimată:

GES Seguros y Reaseguros, S. A.

[OMISSIS]

TRIBUNAL SUPREMO (Curtea Supremă)

Sala de lo Civil (Secția civilă)

PLEN

[OMISSIS]

SITUAȚIA DE FAPT [Or 2]

ÎN PRIMUL RÂND.- *Litigiu în care se adresează întrebarea preliminară.*

1.- La 3 aprilie 2014 a avut loc un accident rutier cu părăsirea carosabilului și cu răsturnarea ulterioară a unui vehicul articulat format dintr-un tracto-camion sau cap tractor și o semiremorcă. Accidentul a fost cauzat de comportamentul culpabil al șoferului tracto-camionului.

2.- La data respectivă, semiremorca era deținută de Caixarenting, S.A.U. și era închiriată în sistem de leasing financiar către Primafrío, S.L. (denumită în continuare „Primafrío”), întreprindere care avea acoperite daunele proprii ale

vehiculului în cauză printr-o poliță subscrisă cu entitatea Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (denumită în continuare „GES”). Răspunderea civilă obligatorie a semiremorcii pentru daune cauzate terților era asigurată de entitatea Seguros Bilbao (străină de acest litigiu).

La rândul său, tracto-camionul era deținut de entitatea portugheză Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (denumită în continuare „Doctrans”) și deținea asigurare de răspundere civilă obligatorie la entitatea Acoreana, tot portugheză, a cărei reprezentanță în Spania corespundea entității Van Ameyde España, S.A. (Van Ameyde & Aficresa, S.A. potrivit actului de împuternicire; denumită în continuare „Van Ameyde”).

Atât întreprinderea spaniolă care a închiriat semiremorca (Primafrío), cât și întreprinderea portugheză care deținea tracto-camionul (Doctrans) erau societăți al căror asociat unic (cu 100% din capitalul lor) era societatea comercială Krone-Mur Servifrío, S.L.

3.– GES a despăgubit Primafrío cu 34 977,33 de euro pentru pagubele produse semiremorcii (valoarea pagubelor suferite de semiremorcă minus franciza).

4.– La 13 martie 2015, întreprinderea asigurătoare a semiremorcii (GES) a formulat cererea aflată la originea prezentului litigiu împotriva întreprinderii asigurătoare a tracto-camionului (Van Ameyde), solicitând obligarea Van Ameyde la despăgubirea GES cu această sumă de 34 977,33 de euro plus dobânzile legale aferente. Aceasta a susținut, în esență, că, în conformitate cu legislația în vigoare la data producerii evenimentului, atât tracto-camionul, cât și semiremorca erau vehicule independente care aparțineau unor proprietari diferiți, fiecare având propria asigurare [**Or. 3**] obligatorie și, în consecință, semiremorca nu putea fi considerată încărcătură sau lucru transportat de tracto-camion.

5.– Van Ameyde a solicitat respingerea cererii. Ea a susținut că cererea trebuia respinsă pentru motivul că în speță sunt aplicabile excluderile de la acoperire prevăzute la articolul 5.2 din textul consolidat al Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto), codificat prin Real Decreto Legislativo 8/2004 (Decretul legislativ regal 8/2004) din 29 octombrie 2004 (denumită în continuare „LRCSCVM”), întrucât în conformitate cu a doua liniuță a acestei dispoziții, asigurarea obligatorie a tracto-camionului nu acoperă pagubele suferite de lucrurile transportate, în acest caz, fiind necesar să se înțeleagă că semiremorca era un lucru transportat sau o încărcătură a tracto-camionului.

6.– Juzgado de Primera Instancia n° 1 de La Palma del Conya (Tribunalul de Primă Instanță nr. 1 din La Palma del Conya) a pronunțat o hotărâre la 14 iulie 2016, prin care a respins cererea. Aceasta a considerat că, dintre excluderile de la acoperire prevăzute pentru asigurarea auto obligatorie la articolul 5.2 din LRCSCVM, era aplicabilă în speță excluderea prevăzută la a doua liniuță,

referitoare la pagubele suferite de lucrurile transportate de tracto-camion, prin urmare, semiremorca trebuia considerată „încărcătură sau bun transportat”.

7.– Reclamanta GES a formulat apel, solicitând admiterea cererii formulate în primă instanță, pentru motivul că semiremorca nu poate fi asimilată unor lucruri transportate. Aceasta a insistat asupra faptului că respectiva excludere de la acoperire — ca orice excludere, care este supusă unei interpretări restrictive — făcea referire exclusiv la pagubele suferite „de lucrurile transportate în el [vehiculul asigurat]”, și nu la lucrurile transportate „de” vehiculul asigurat, astfel cum, în speță, era cazul semiremorcii considerate vehicul independent de tracto-camion, care deținea asigurare obligatorie proprie și care, prin urmare, era terț în raport cu asigurarea obligatorie care acoperea răspunderea civilă a tracto-camionului. Pârâta a solicitat respingerea apelului, insistând asupra faptului că semiremorca era o încărcătură a tracto-camionului întrucât era un vehicul care se cupla la tracto-camion pentru ca acesta să îi transfere o parte substanțială a masei sale.

8.– Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a (Curtea Provincială din Huelva, Secția a 2-a), a pronunțat o hotărâre la 22 decembrie 2016, prin care, în admiterea apelului, a admis integral cererea. Aceasta a considerat că semiremorca nu trebuia considerată încărcătură [**Or. 4**] a tracto-camionului: în primul rând, pentru că a doua liniuță a articolul 5.2 din LRCSCVM se referă la pagubele suferite „de lucrurile transportate în [vehiculul asigurat]”, și nu la lucrurile transportate „de” vehiculul asigurat; și în al doilea rând, întrucât nu se poate accepta argumentul potrivit căruia semiremorca influențează conducerea prin faptul că îngreunează manevrele și contribuie la pierderea controlului asupra tracto-camionului de către conducătorul auto, având un rol în cauza producerii accidentului, întrucât și în cazul unui vehicul destinat transportului de călători, aceștia sunt considerați încărcătură și pot influența conducerea, fără ca din acest motiv călătorii să fie responsabili în caz de accident.

ÎN AL DOILEA RÂND.– *Recursul și întrebarea preliminară.*

1.– Van Ameyde a formulat recurs împotriva hotărârii pronunțate de Audiencia Provincial (Curtea Provincială), întemeiat pe încălcarea articolului 5.2 din LRCSCVM, și a solicitat respingerea cererii pentru motivul că pagubele suferite de semiremorcă sunt excluse de la acoperirea oferită prin asigurarea obligatorie a tracto-camionului. Recursul a fost admis în principiu.

2.– După mai multe ședințe de deliberare desfășurate în vederea pronunțării unei decizii asupra recursului, s-a analizat relevanța de a adresa Curții o cerere de decizie preliminară, astfel încât s-a dispus ascultarea părților cu privire la temeinicia înaintării respectivei cereri. Ambele părți și-au manifestat acordul în legătură cu înaintarea cererii, iar Van Ameyde, în special, a solicitat ca, în cadrul întrebării, să se precizeze că semiremorca constituia o unitate funcțională împreună cu tracto-camionul, răspunderea pentru accident fiindu-i imputată conducătorului auto al acestuia.

ÎN AL TREILEA RÂND. – *Identificarea părților*

1.– [OMISSIS] [descrierea părților, a se vedea partea introductivă] [Or. 5]

TEMEIURI JURIDICE

ÎN PRIMUL RÂND. – *Dreptul Uniunii*

1.– 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, conține, la articolul 1, următoarele definiții:

„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;

2. «parte vătămată» înseamnă orice persoană îndreptățită să primească o despăgubire pentru orice pagubă sau vătămare provocată de vehicule;”

Conform articolului 3 („Obligația de asigurare a vehiculelor”):

„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 său este acoperită prin asigurare.

[...]

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

2.– În acord cu această reglementare, Curtea a statuat că orice vehicul care este înmatriculat în Uniunea Europeană (UE) care beneficiază de un certificat de înmatriculare și care este, în consecință, apt să circule, trebuie să fie acoperit de o asigurare de răspundere civilă (Hotărârea din 4 septembrie 2018, C-80/17).

3.– Chiar dacă tracto-camionul și semiremorca sunt vehicule independente și, ca atare, fac obiectul unor asigurări obligatorii distincte, directiva menționată nu conține o dispoziție expresă cu privire la modul în care trebuie să se stabilească răspunderea în raport cu terții și între ele, în cazul unui accident care implică acest ansamblu de vehicule.

ÎN AL DOILEA RÂND. – *Dreptul național.* [Or. 6]

1.– Articolul 1 din LRCSCVM¹ („Cu privire la răspunderea civilă”) prevede la alineatul 1:

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

[...]

Proprietarul neconducător răspunde pentru vătămările corporale și prejudiciile materiale cauzate de conducătorul auto 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.”

Articolul 2 din LRCSCVM („Cu privire la obligația de asigurare”) prevede la alineatul 1:

„Orice proprietar de autovehicul care staționează în mod obișnuit în Spania este obligat să subscrie și să mențină în vigoare un contract de asigurare pentru fiecare vehicul al cărui titular este, care să acopere, până la valoarea limitelor asigurării obligatorii, răspunderea civilă prevăzută la articolul 1 [...].”

2.– Articolul 1 din Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor (Regulamentul privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto), aprobat prin Real Decreto 1507/2008 (Decretul regal nr. 1507/2008) din 12 septembrie 2008², prevede la alineatul 1:

„Sunt considerate autovehicule, în sensul răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule și al obligației de asigurare auto, toate vehiculele apte să circule pe suprafață terestră și propulsate de motor, inclusiv mopedurile, vehiculele speciale, remorcile și semiremorcile [...].”

De asemenea, Reglamento General de Vehículos (Regulamentul general privind vehiculele), aprobat prin Real Decreto 2822/1998 (Decretul regal nr. 2822/1998) din 23 decembrie 1998³, include (anexa II) un catalog de clase și categorii de vehicule și clasifică, la articolul 5, tracto-camionul și semiremorca drept vehicule independente, chiar dacă cele două pot configura împreună un vehicul articulat.

¹ Textul consolidat al Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto), aprobat prin Real Decreto Legislativo 8/2004 (Decretul legislativ regal 8/2004) din 29 octombrie 2004, publicat în Monitorul Oficial spaniol din 5 noiembrie 2004.

² Publicat în Monitorul Oficial spaniol din 13 septembrie.

³ Publicat în Monitorul Oficial spaniol din 26 ianuarie 1999.

3.– Potrivit jurisprudenței Tribunal Supremo (Curtea Supremă), răspunderea diferitor elemente ale vehiculului articulat față de terți prejudiciați este solidară, iar articolul 19 din regulamentul privind asigurarea obligatorie menționat, („Prejudicii concurente și persoanele care au cauzat prejudiciile”) prevede, la alineatul 2, modul în care răspunderile trebuie repartizate la nivel intern: [**Or. 7**]

„În cazul în care cele două vehicule implicate sunt un tracto-camion și remorca sau semiremorca atașată acestuia ori două remorci sau semiremorci și nu se poate determina responsabilitatea fiecăruia dintre vehicule, fiecare asigurător contribuie la respectarea acestor obligații în conformitate cu prevederile acordurilor între asigurători sau, în lipsa acestora, proporțional cu quantumul primei anuale de risc corespunzătoare fiecărui vehicul desemnat în cadrul poliței de asigurare subscrise”.

Totuși, această dispoziție nu stabilește modul în care trebuie să răspundă între ei asigurătorii diferitor vehicule care formează ansamblul de vehicule, atunci când, precum în speță, prejudiciile suferite de unul dintre ele (semiremorca) sunt imputabile exclusiv celuilalt vehicul, în speță, din cauza comportamentului culpabil al conducătorului auto al tracto-camionului. Cu alte cuvinte, aceasta nu soluționează problema dacă pagubele materiale cauzate semiremorcii trebuie să fie sau nu acoperite de asigurarea obligatorie a tracto-camionului.

4.– Articolul 5 din LRCSCVM („Domeniul material și excluderi”) prevede la alineatul 2:

„Polița de asigurare obligatorie nu acoperă nici pagubele materiale provocate vehiculului asigurat, lucrurilor transportate în acesta și bunurilor aparținând deținătorului poliței de asigurare, asiguratului, proprietarului, conducătorului auto sau soțului/soției ori altor rude până la al treilea grad de consangvinitate sau de afinitate cu aceștia.”

ÎN AL TREILEA RÂND.– *Îndoielile care justifică formularea cererii de decizie preliminară*

1.– Hotărârea atacată în recurs interpretează articolul 5 din LRCSCVM în sensul că semiremorca nu este considerată lucru transportat sau încărcătură a tracto-camionului și, prin urmare, consideră că nu este aplicabilă excluderea de la acoperire și că pagubele provocate semiremorcii sunt acoperite de asigurarea obligatorie a tracto-camionului. Pârâta-recurentă susține că aceasta este o încărcătură și că pagubele provocate sunt excluse de la acoperirea asigurării obligatorii, mai ales dacă se consideră că accidentul s-a produs atunci când tracto-camionul și semiremorca formau o unitate funcțională.

2.– Aceste două interpretări opuse ale articolului 5 din LRCSCVM sunt prezente și în hotărârile Audiencias Provinciales (Curți Provinciale), instanțe de apel competente în materie civilă și comercială în Spania.

În cazuri precum cel din speță, de exemplu, acestea consideră că pagubele produse semiremorcii sunt excluse de la acoperirea oferită de asigurarea obligatorie a [Or. 8] capului tractor sau a tracto-camionului [OMISSIS] [citată din două hotărâri ale Audiencias Provinciales (Curți Provinciale)]. Una dintre aceste hotărâri citează, în sprijinul său, hotărârea Secției civile a Tribunal Supremo (Curtea Supremă) din 1 aprilie 1996 [OMISSIS], care a considerat ca fiind excluse pagubele produse semiremorcii în temeiul unei clauze de asigurare voluntară de răspundere civilă a capului tractor sau a tracto-camionului, al cărei text era foarte similar cu cel al articolul 5 din LRCSCVM.

În schimb, aceste instanțe consideră că pagubele produse semiremorcii nu sunt excluse de la asigurarea obligatorie a capului tractor sau a tracto-camionului [OMISSIS] [citată din două hotărâri ale Audiencias Provinciales (Curți Provinciale)].

3.– [OMISSIS] [reglementare internă privind jurisprudența Tribunal Supremo (Curtea Supremă) și recursul]

4.– În conformitate cu jurisprudența Curții privind interpretarea articolului 267 TFUE, atunci când instanța națională înțelege că într-o cauză se poate aplica o normă internă pe care o consideră contrară ordinii juridice europene, aceasta este obligată să adreseze o întrebare preliminară, cu condiția ca îndoielile sale să nu poată fi soluționate de ea însăși și ca hotărârea sa să nu mai poată fi supusă unei căi de atac ordinare (STJUE din 9 septembrie 2015, C-160/14).

5.– Îndoiala acestei instanțe, și care stă la baza deciziei de a adresa Curții prezenta cerere de decizie preliminară, este dacă interpretarea articolului 5 din LRCSCVM care exclude de la acoperirea oferită de asigurarea obligatorie a capului tractor sau a tracto-camionului prejudiciile produse semiremorcii în [Or. 9] cazuri precum cel din litigiul principal, pentru motivul că semiremorca este echivalentă cu încărcătura sau cu „lucrurile transportate” sau, inclusiv, pentru motivul că tracto-camionul și semiremorca formează un singur vehicul ale cărui asigurări obligatorii nu acoperă decât pagubele materiale produse terților, alții decât proprietarii celor două vehicule, compromise sau diminuează nivelul de acoperire a pagubelor materiale oferit prin asigurarea auto obligatorie prevăzută la articolul 3 ultimul paragraf din Directiva 2009/103/CE coroborat cu articolul 1 din aceeași directivă.

DISPOZITIV

INSTANȚA DE TRIMITERE HOTĂRĂȘTE: Având în vedere considerațiile de mai sus, Camera întâi, Secția civilă, a Tribunal Supremo (Curtea Supremă) din Regatul Spaniei hotărăște să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarea cerere de decizie preliminară:

Articolul 3 ultimul 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, coroborat cu articolul 1 din aceeași directivă, se opune unei interpretări a legislației naționale [articolul 5

alineatul 2 din Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Legea privind răspunderea civilă și asigurarea auto)] care, în împrejurări precum cele din litigiul principal, consideră că pagubele produse semiremorcii sunt excluse de la acoperirea asigurării auto obligatorii a tracto-camionului sau a capului tractor întrucât semiremorca este asimilată lucrurilor transportate în tracto-camion ori în capul tractor sau întrucât semiremorca este considerată, din perspectiva pagubelor materiale, că formează un vehicul unic cu tracto-camionul sau cu capul tractor?

[OMISSIS] [Or. 10] [OMISSIS] [considerații procedurale de drept național și semnături]

DOCUMENT DE LUCRU