

Cauza C-383/19**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98
paragraful 1 din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

15 mai 2019

Instanța de trimitere:

Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Polonia)

Data deciziei de trimitere:

12 februarie 2019

Reclamant:

Powiat Ostrowski

Pârât:

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, cu sediul în Varșovia

Obiectul acțiunii principale

În esență, părțile sunt în dezacord cu privire la problema dacă, în perioada 7 februarie 2018 - 22 aprilie 2018 a existat obligația asigurării vehiculului marca Renault Clio 1.5 DCI, care a devenit proprietatea reclamantului, care este o colectivitate teritorială, în temeiul unei hotărâri judecătorești anterioare, întrucât în perioada menționată acest vehicul s-a aflat într-o parcare securizată, era destinat casării, nu putea fi condus și, așadar, nu s-a putut produce o pagubă în urma conducerii acestui vehicul.

Obiectul și temeiul legal al întrebărilor preliminare

În temeiul articolului 267 TFUE instanța de trimitere solicită să se stabilească, în esență, dacă articolul 3 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 2009, L 263, p. 11, denumită în continuare „Directiva 2009/103”) impune proprietarului vehiculului obligația de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto și în

situația în care vehiculul respectiv nu este apt să circule, se află pe o proprietate privată constând într-o parcare securizată în afara drumurilor publice și, ca urmare a deciziei proprietarului, este destinat distrugerii.

Întrebările preliminare

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 baza unei hotărâri judecătorești, dreptul de proprietate asupra vehiculului, care nu este apt să circule și se află pe o proprietate privată constând într-o parcare securizată, în afara drumurilor publice, și, ca urmare a deciziei proprietarului, este destinat distrugerii?

Acest articol trebuie interpretat și în sensul că, în aceste condiții, obligația de asigurare nu revine colectivității teritoriale, în calitate de proprietar al vehiculului, fără a aduce atingere răspunderii pe care fondul și-o asumă în raport cu terții prejudiciați?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

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) – articolul 1 punctul 1), articolul 3, articolul 5 alineatele (1) și (2).

Dispozițiile de drept intern invocate

1) Legea din 22 mai 2003 privind asigurările obligatorii, Fondul de garantare a asigurărilor și Biroul polonez de asigurări de autovehicule (Dz.U. 2018, poz. 473, denumită în continuare „legea privind asigurările obligatorii”) – articolul 2 alineatul 1 punctul 14a, articolul 10 alineatul 2, articolul 23 alineatul 1, articolul 27 alineatul 6, articolul 29 alineatul 1, articolul 28 alineatele 2 și 3, articolul 31 alineatele 1, 3 și 4, articolul 33, articolul 34 alineatele 1 și 2.

2) Legea din 20 iunie 1997 privind circulația rutieră (Dz.U. 2018, poz. 1990) – articolul 2 alineatul 1, articolul 130a.

Expunere sumară a situației de fapt și a procedurii

Prin hotărârea din 16 ianuarie 2018, Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim [Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski] a dispus confiscarea în favoarea colectivității teritoriale Powiat Ostrowski [Districtul Ostrów] a autoturismului marca Renault Clio 1.5 DCI.

Hotărârea sus-menționată a rămas definitivă la 7 februarie 2018.

Districtul Ostrów a cerut comunicarea hotărârii mai sus menționate cu mențiunea rămânerii definitive și investirea cu formulă executorie la 6 februarie 2018.

La 20 aprilie 2018, Districtului Ostrów i-a fost comunicată hotărârea menționată.

Vehiculul marca Renault indicat mai sus a fost destinat casării, prin urmare proprietarul acestuia a decis distrugerea acestuia și l-a radiat.

În perioada 1 ianuarie 2018 – 22 aprilie 2018 acest vehicul nu a făcut obiectul unei asigurări de răspundere civilă auto.

Argumentele esențiale ale părților din procedura în fața instanței de trimitere

Reclamantul, Districtul Ostrów, solicită să se stabilească că în perioada 7 februarie 2018 - 22 aprilie 2018 nu a avut obligația asigurării vehiculului marca Renault Clio 1.5 DCI, intrat în proprietatea sa în temeiul hotărârii Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim [Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski] din 16 ianuarie 2018. Hotărârea definitivă investită cu formulă executorie a fost comunicată reclamantului la 20 aprilie 2018, astfel încât acesta a încheiat contractul de asigurare a acestui vehicul de la data de 23 aprilie 2018. Reclamantul susține că, în perioada în care vehiculul aflat în proprietatea sa nu a fost asigurat cu asigurarea obligatorie de răspundere civilă, acesta s-a aflat într-o parcare securizată, era destinat casării, nu putea fi utilizat și, astfel, nu s-a putut produce o pagubă în urma utilizării acestui vehicul. Ca urmare a celor de mai sus, obligația asigurării în ceea ce privește vehiculul menționat este, în opinia reclamantului, lipsită de obiect.

Pârâtul, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny w Warszawie [Fondul de Garantare a Asigurărilor din Varșovia], solicită respingerea acțiunii și obligarea reclamantului la plata cheltuielilor de judecată. În aprecierea pârâtului, starea tehnică a vehiculului nu are importanță pentru îndeplinirea obligației de încheiere a unui contract de asigurare de răspundere civilă auto.

Prezentare pe scurt a motivelor trimiterii preliminare

- 1 Potrivit dispozițiilor articolului 130a alineatul 10 și următoarele din legea din 20 iunie 1997 privind circulația rutieră, starosta [președintele de district] depune în instanță o cerere de confiscare a vehiculului în favoarea districtului. Procedura referitoare la această cerere se desfășoară în fața instanței, care stabilește dacă au fost îndeplinite toate condițiile necesare pentru confiscare, în special dacă înlăturarea vehiculului a fost întemeiată și dacă, în căutarea persoanei îndreptățite să îl preia, au fost depuse toate diligențele și dacă confiscarea nu este contrară normelor de conviețuire socială.

- 2 Pronunțându-se cu privire la confiscare (a vehiculului), instanța examinează pe fond aspectele de mai sus ale cauzei și pronunță o hotărâre cu efect constitutiv de drepturi. De asemenea, odată cu rămânerea definitivă a hotărârii instanței, districtul devine proprietarul vehiculului, persoana obligată să execute această hotărâre este președintele de district, iar hotărârea va fi executată în conformitate cu principiile și cu prevederile Legii din 17 iunie 1966 privind măsurile de executare adoptate de administrație, ținând seama de dispozițiile Legii privind circulația rutieră.
- 3 Până la pronunțarea hotărârii de confiscare a vehiculului, precum și după această perioadă, vehiculul va staționa într-o parcare securizată.
- 4 Pentru executarea hotărârii de confiscare a vehiculului, sunt necesare depunerea în instanță a unei cereri de comunicare a hotărârii cu mențiunea rămânerii definitive și achitarea unei taxe în valoare de 6 zloți (articolul 77 alineatul 1 punctul 2 din legea din 28 iulie 2005 privind cheltuielile de judecată în cauze civile, Dz.U. 2018, poziția 300), ceea ce prelungește procedura și executarea hotărârii de către președintele de district.
- 5 Vehiculele care fac obiectul hotărârii de confiscare sunt supuse unei evaluări tehnice realizate de un expert auto, care, foarte des, constată că vehiculul se încadrează în categoria deșeurilor și trebuie casat.
- 6 Vehiculul în legătură cu care s-a constatat că nu mai poate fi exploatat, este predat printr-un proces-verbal de predare-primire unui centru de casare în vederea distrugerii, iar acest centru eliberează un certificat de casare a vehiculului. Acest certificat reprezintă baza pentru radierea vehiculului.
- 7 În cauza de față, autoturismul marca Renault Clio 1.5 DCI care face obiectul hotărârii definitive a Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim [Tribunalul Districtual din Ostrów Wielkopolski] din 16 ianuarie 2018 a trecut în proprietatea districtului (colectivitate teritorială), a fost destinat casării, nu mai putea fi exploatat și nu s-a aflat în circulație; a staționat pe întreaga perioadă într-o parcare securizată.
- 8 Îndoielile instanței de trimitere privesc posibilitatea excluderii de la obligația acoperirii printr-un contract de asigurare de răspundere civilă auto (RCA) în situația în care vehiculul imobilizat a fost dobândit în proprietate de o colectivitate teritorială – district (printr-o hotărâre judecătorească definitivă), acest vehicul nu este apt să circule, se află pe o proprietate privată constând într-o parcare securizată, în afara drumurilor publice și, ca urmare a deciziei proprietarului acestuia, este destinat distrugerii.
- 9 Curtea de Justiție a Uniunii Europene, prin Hotărârea din 15 noiembrie 2018 (C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917), a constatat că noțiunea „circulația vehiculelor” nu se limitează la situația circulației rutiere, și anume circulația pe drumurile publice, ci cuprinde orice utilizare a vehiculului, subliniind că în sfera noțiunii „circulația vehiculelor” intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția

obișnuită a acestuia din urmă, cu alte cuvinte cu funcția de mijloc de transport. În schimb, prin hotărârea din 28 noiembrie 2017, Curtea de Justiție a Uniunii Europene (C-514/16, EU:C:2017:908) a apreciat că se încadrează în noțiunea menționată orice utilizare a unui vehicul ca mijloc de transport.

- 10 În cea mai nouă hotărâre, cea din 4 septembrie 2018 (C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661) Curtea de Justiție a Uniunii Europene a menținut sensul de mai sus al noțiunii „circulația vehiculelor”, dar a considerat 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 „vehicul” în sensul articolului 1 din directivă.
- 11 Cauza de față se referă însă la o chestiune diferită, și anume la obligația unei colectivități teritoriale (district) de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto (RCA), în situația în care vehiculul respectiv nu este apt să circule. Astfel, această situație diferă de situația de fapt care a constituit temeiul pronunțării hotărârii în cauza C-80/17.
- 12 Astfel, districtul a devenit proprietarul vehiculului în baza unei hotărâri judecătorești și, la momentul dobândirii dreptului de proprietate asupra acestui vehicul, acesta nu făcea obiectul unui contract de asigurare de răspundere civilă auto, se afla într-o parcare securizată, nu era funcțional din punct de vedere tehnic, ceea ce făcea imposibilă deplasarea cu acesta și, ca urmare a voinței proprietarului, a fost destinat distrugerii, ceea ce, de facto, s-a și întâmplat.
- 13 Având în vedere abordarea Curții în cauza C-80/17, instanța de trimitere are îndoieli dacă faptul că vehiculul este apt să circule și să fie utilizat ca mijloc de transport constituie un element necesar al noțiunii „vehicul” în sensul articolului din directivă sau dacă faptul că nu este apt să fie utilizat ca mijloc de transport întrucât acesta este încadrat la deșeuri și urmează a fi distrus îl lipsește de caracteristicile unui „vehicul” și, astfel, nu creează obligația încheierii unui contract de asigurare de răspundere civilă auto (articolul 3 din directivă). În plus, fapt important, din momentul rămânerii definitive a hotărârii, și anume din momentul dobândirii proprietății asupra vehiculului în cauză, acesta nu își poate îndeplini funcția ca mijloc de transport, nu circulă și nu va circula, întrucât este destinat distrugerii ca urmare a stării tehnice și este încadrat la deșeuri.
- 14 Răspunsul la întrebarea adresată este cu atât mai important cu cât articolul 23 alineatul 1 din legea privind asigurările obligatorii impune fiecărui posesor de autovehicul obligația de a încheia un contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru pagubele produse de autovehiculul pe care îl deține, indiferent dacă vehiculul este apt să circule sau dacă a fost destinat distrugerii ca urmare a stării tehnice care face imposibilă utilizarea acestuia ca mijloc de transport. În mod asemănător se prezintă situația în cazul transferului dreptului de proprietate asupra unui vehicul înmatriculat, al cărui posesor, în pofida obligației care îi revenea, nu a încheiat un contract de asigurare de răspundere civilă auto. Și în acest caz posesorul căruia i-a fost transferat dreptul de proprietate este obligat să încheie un contract de asigurare de răspundere civilă auto, indiferent dacă vehiculul este apt

să fie utilizat ca mijloc de transport și împotriva voinței proprietarului, care a destinat vehiculul respectiv distrugerii (articolul 31 alineatul 3 din legea privind asigurările obligatorii).

- 15 Având în vedere conținutul hotărârii Curții în cauza C-80/17, se pare că în aceste împrejurări nu există obligația încheierii unui contract de asigurare de răspundere civilă auto pentru acest vehicul.
- 16 Această obligație apare atunci când proprietarul vehiculului în cauză îl pune în circulație sau într-o situație care prezintă un risc rezultat din circulația auto, iar acest vehicul este apt să circule și își poate îndeplini funcția ca mijloc de transport. În schimb în cauza de față, colectivitatea teritorială, deja din momentul dobândirii dreptului de proprietate asupra vehiculului, nu a avut intenția de a-l pune în circulație. Acest vehicul, până la momentul în care a fost destinat distrugerii, s-a aflat într-o parcare securizată și nu a fost apt să circule încă din momentul dobândirii dreptului de proprietate, iar această situație nu s-a schimbat până la momentul distrugerii.
- 17 Îndoielile prezentate mai sus, legate de interpretarea dispozițiilor dreptului Uniunii enumerate mai sus și a practicii naționale existente de aplicare a acestora, justifică adresarea întrebării preliminare, formulate cu titlu introductiv, Curții de Justiție a Uniunii Europene.
- 18 De aceea instanța de trimitere a hotărât, în temeiul articolului 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, să adreseze Curții de Justiție o cerere de decizie preliminară și, în temeiul articolului 177 paragraful 1 punct 31 din kodeks postępowania cywilnego [codul de procedură civilă], a dispus suspendarea procedurii.