ARRÊT DE LA COUR (deuxième chambre)

17 mars 2011 *

Dans l'affaire C-484/09,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Tribunal da Relação do Porto (Portugal), par décision du 24 novembre 2009, parvenue à la Cour le 30 novembre 2009, dans la procédure

Manuel Carvalho Ferreira Santos

contre

Companhia Europeia de Seguros SA,

LA COUR (deuxième chambre),

composée de M. J.N. Cunha Rodrigues, président de chambre, MM. A. Arabadjiev (rapporteur), A. Rosas, A. Ó Caoimh et M^me^ P. Lindh, juges,

* Langue de procédure: le portugais.

avocat général: M^me^ V. Trstenjak,
greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour le gouvernement portugais, par M. L. Inez Fernandes, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement allemand, par MM. T. Henze et J. Möller, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. L. Ventrella, avvocato dello Stato,

— pour le gouvernement autrichien, par M^me^ C. Pesendorfer, en qualité d'agent,

— pour la Commission européenne, par M^mes^ N. Yerrell et M. Telles Romão, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 7 décembre 2010,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 103, p. 1, ci-après la «première directive»), de l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil, du 30 décembre 1983, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO 1984, L 8, p. 17, ci-après la «deuxième directive»), ainsi que de l'article 1er de la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 129, p. 33, ci-après la «troisième directive»).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Carvalho Ferreira Santos (ci-après «M. Carvalho») à Companhia Europeia de Seguros SA (ci-après «Europeia de Seguros») au sujet de l'indemnisation par cette dernière, au titre de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, des dommages subis par M. Carvalho lors d'une collision entre son véhicule et un véhicule dont la responsabilité civile est couverte par Europeia de Seguros.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive:

«Chaque État membre prend toutes les mesures utiles […] pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance. Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures.»

4 L'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive dispose:

«Chaque État membre prend les mesures utiles pour que toute disposition légale ou clause contractuelle qui est contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3 paragraphe 1 de la [première directive], qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par:

— des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées,

ou

— des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné,

ou

— des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule concerné,

soit, pour l'application de l'article 3 paragraphe 1 de la [première directive], réputée sans effet en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre.

Toutefois, la disposition ou la clause visée au premier tiret peut être opposée aux personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

Les États membres ont la faculté — pour les sinistres survenus sur leur territoire — de ne pas appliquer la disposition du premier alinéa si et dans la mesure où la victime peut obtenir l'indemnisation de son préjudice d'un organisme de sécurité sociale.»

5 L'article 1er de la troisième directive prévoit:

«Sans préjudice du deuxième alinéa de l'article 2 paragraphe 1 de la [deuxième directive], l'assurance visée à l'article 3 paragraphe 1 de la [première directive] couvre la

responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

[...]»

6 L'article 4 de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 149, p. 14), intitulé «Modification de la directive 90/232/CEE», dispose:

«La directive 90/232/CEE est modifiée comme suit:

[...]

2) L'article suivant est inséré:

'*Article premier bis*

L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la [première] directive couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.'

[...]»

7 L'article 12 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 263, p. 11), intitulé «Catégories spécifiques de victimes», dispose:

«1. Sans préjudice de l'article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa, l'assurance visée à l'article 3 couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

[...]

3. L'assurance visée à l'article 3 couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national.

Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.»

Le droit national

8 Aux termes de l'article 503, paragraphe 1, du code civil portugais:

«Toute personne ayant la direction et l'usage d'un véhicule terrestre à moteur pour ses propres besoins, même si elle a transféré la garde à un préposé, est responsable des dommages découlant des risques propres au véhicule, que celui-ci soit en circulation ou non.»

9 Selon l'article 504, paragraphe 1, du même code:

«La responsabilité pour les dommages causés par des véhicules joue au profit des tiers et des personnes transportées.»

10 L'article 506 du code civil portugais dispose:

«1. Lorsque la collision entre deux véhicules provoque des dommages aux deux ou à un seul des véhicules et qu'aucune faute ne peut être imputée aux deux conducteurs pour l'accident, la responsabilité est partagée à proportion du risque, pour chacun des deux véhicules, d'avoir contribué aux dommages; si les dommages n'ont été causés que par un seul des véhicules, sans qu'une faute soit imputable aux conducteurs, seule la personne qui en est responsable est tenue de les réparer.

2. En cas de doute, le degré de contribution aux dommages des deux véhicules est considéré comme égal, de même que la contribution de la faute de chacun des deux conducteurs.»

Le litige au principal et la question préjudicielle

11 Le 5 août 2000, le cyclomoteur conduit par M. Carvalho est entré en collision avec un véhicule léger conduit par M. Nogueira Teixeira. M. Carvalho, ayant subi un traumatisme crânien, a été hospitalisé et est resté alité pendant plusieurs mois. Depuis lors, il n'est plus en mesure d'exercer une profession.

12 À la suite de cet accident, M. Carvalho a introduit un recours à l'encontre d'Europeia de Seguros, en tant qu'assureur de M. Nogueira Teixeira au titre de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. Par ce recours, M. Carvalho cherche à obtenir une indemnité de 154 456,36 euros au titre des dommages patrimoniaux et extrapatrimoniaux qu'il aurait subis à l'occasion dudit accident.

13 La juridiction de renvoi a constaté qu'aucune faute ne peut être imputée à l'un ou l'autre des deux conducteurs. Un doute persistant quant au degré de contribution des véhicules impliqués dans l'accident dans la réalisation des dommages, l'article 506, paragraphe 2, du code civil portugais serait d'application, fixant à 50 % la part de responsabilité civile de chacun des conducteurs.

14 Selon cette juridiction, la responsabilité du conducteur du véhicule qui a causé les dommages est limitée proportionnellement à la contribution du véhicule de la victime à la réalisation desdits dommages. La limitation de cette responsabilité entraînerait une limitation proportionnelle de l'indemnité due à la victime par Europeia de Seguros, au titre de l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

15 La juridiction de renvoi estime que la circonstance qu'un conducteur victime a lui-même contribué aux dommages résultant de la collision ne le prive pas pour autant de sa qualité de personne lésée, au sens de l'article 1er, paragraphe 2, de la première directive. Dès lors, le conducteur victime bénéficierait, s'agissant de l'indemnisation de ses dommages corporels, du principe de la protection des victimes d'accidents de la circulation consacré par la Cour dans son arrêt du 30 juin 2005, Candolin e.a. (C-537/03, Rec. p. I-5745).

16 Or, sur le fondement de ce principe, la Cour aurait jugé que les législations nationales permettant de réduire ou de limiter l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation au motif que celles-ci ont contribué aux dommages qu'elles ont subis seraient contraires au droit de l'Union en ce qu'elles priveraient de leur effet utile les articles 3, paragraphe 1, de la première directive, 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et 1er de la troisième directive.

17 La juridiction de renvoi relève en particulier que, tout en reconnaissant que la responsabilité civile est un domaine qui reste de la compétence des États membres, la Cour aurait précisé que ces derniers doivent exercer cette compétence dans le respect du droit de l'Union, lequel ne permet de réduire l'indemnisation due à la victime par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs que dans des cas exceptionnels et sur la base d'une appréciation individuelle.

18 Eu égard à cette jurisprudence de la Cour, la juridiction de renvoi nourrit des doutes sur la compatibilité du régime de responsabilité civile applicable dans le litige au principal avec les dispositions du droit de l'Union susmentionnées.

19 Dans ces conditions, le Tribunal da Relação do Porto a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«En cas de collision entre véhicules, l'événement n'étant imputable à raison d'une faute à aucun des conducteurs, entraînant des dommages corporels et matériels pour l'un des conducteurs (la personne lésée qui demande réparation), le fait de pouvoir établir un partage de la responsabilité pour le risque (article 506, paragraphes 1 et 2, du code civil), se reflétant directement sur le montant de l'indemnisation à attribuer à la personne lésée pour les dommages patrimoniaux et non patrimoniaux résultant des lésions corporelles (en effet ce partage de responsabilités pour le risque implique une réduction proportionnelle du montant de l'indemnisation), est-il contraire au droit communautaire, à savoir [aux articles] 3, paragraphe 1, de la [première directive], 2, paragraphe 1, de la [deuxième directive] et 1er de la [troisième directive], conformément à l'interprétation de ces dispositions par la [Cour]?»

Sur la question préjudicielle

20 Par sa question, la juridiction de renvoi cherche à savoir, en substance, si les articles 3, paragraphe 1, de la première directive, 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et 1er de la troisième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale qui, lorsqu'une collision entre deux véhicules a causé des dommages sans qu'aucune faute puisse être imputée aux conducteurs, partage la responsabilité à l'égard desdits dommages proportionnellement au degré de contribution de chacun des véhicules à leur réalisation et, en cas de doute sur ce point, fixe ledit degré de contribution à parité.

21 Le gouvernement portugais précise que le droit à indemnisation de la victime est directement et proportionnellement lié, en vertu des articles 483 et 499 du code civil portugais, à la part de responsabilité civile constatée en vertu de l'article 506 dudit code.

22 Les gouvernements allemand, italien et autrichien font valoir qu'il ressort tant de l'objet que du libellé des première et deuxième directives que celles-ci ne visent pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres. L'objectif du législateur de l'Union aurait été de réglementer l'étendue de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et non le régime de responsabilité civile applicable en cas d'accident impliquant lesdits véhicules.

23 Il s'ensuivrait que la compatibilité avec le droit de l'Union des critères d'imputation du dommage défini par le droit national sur la responsabilité civile ne relève pas du champ d'application des première et deuxième directives. En outre, l'application de ces dernières présupposerait que la question de la détermination de l'étendue des dommages réparables ait déjà été résolue par le droit de la responsabilité civile.

24 À cet égard, il convient de rappeler que le préambule des première et deuxième directives fait ressortir que celles-ci tendent, d'une part, à assurer la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de l'Union que des personnes qui sont à leur bord et, d'autre part, à garantir que les victimes des accidents causés par ces véhicules bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit le point du territoire de l'Union où l'accident s'est produit (arrêts du 28 mars 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, point 13, ainsi que du 14 septembre 2000, Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, point 24).

25 À cette fin, la première directive, ainsi qu'il résulte de son huitième considérant, a mis en place un système fondé sur la présomption que les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire de l'Union sont couverts par une assurance. L'article 3, paragraphe 1, de cette directive prévoit ainsi que les États membres doivent prendre toutes les mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire soit couverte par une assurance (arrêt Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, précité, point 25).

26 Dans sa rédaction initiale, cet article laissait toutefois aux États membres le soin de déterminer les dommages couverts ainsi que les modalités de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. Afin de réduire les divergences qui subsistaient quant à l'étendue de l'obligation d'assurance entre les législations des États membres, ainsi que le relève le troisième considérant de la deuxième directive, l'article 1er de celle-ci a imposé, en matière de responsabilité civile, une couverture obligatoire des dommages matériels et des dommages corporels, à concurrence de montants déterminés, et l'article 1er de la troisième directive a étendu cette obligation à la couverture des dommages corporels causés aux passagers autres que le conducteur (arrêt Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, précité, point 26).

27 L'article 3, paragraphe 1, de la première directive, tel que précisé et complété par les deuxième et troisième directives, impose donc aux États membres de garantir que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire soit couverte par une assurance et précise, notamment, les types de dommages et les tiers victimes que cette assurance doit couvrir (arrêt Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, précité, point 27).

28 La Cour s'est déjà prononcée sur les conséquences qu'il convient de tirer de cette obligation quant à l'indemnisation, par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, des dommages causés aux tiers victimes, au titre de la responsabilité civile de l'assuré.

29 Ainsi, eu égard à l'objectif de protection des victimes, qui a été constamment réaffirmé dans les directives en cause, la Cour a jugé que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive s'oppose à ce que l'assureur de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs puisse se prévaloir de dispositions légales ou de clauses conventionnelles pour refuser d'indemniser les tiers victimes d'un accident causé par le véhicule assuré (voir, en ce sens, arrêts précités Ruiz Bernáldez, point 20, ainsi que Candolin e.a., point 18).

30 La Cour a également jugé que l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive ne fait que rappeler cette obligation en ce qui concerne les dispositions ou les clauses d'une police d'assurance excluant de la couverture par l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs les dommages causés aux tiers en raison de l'utilisation ou de la conduite du véhicule assuré par des personnes non autorisées à conduire le véhicule, des personnes non titulaires d'un permis de conduire ou des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule (arrêts précités Ruiz Bernáldez, point 21, ainsi que Candolin e.a., point 19).

31 Il convient cependant de rappeler que l'obligation de couverture par l'assurance de la responsabilité civile des dommages causés aux tiers du fait des véhicules automoteurs est distincte de l'étendue de l'indemnisation de ces derniers au titre de la responsabilité civile de l'assuré. En effet, alors que la première est définie et garantie par la réglementation de l'Union, la seconde est régie, essentiellement, par le droit national (voir, en ce sens, arrêt du 19 avril 2007, Farrell, C-356/05, Rec. p. I-3067, point 32).

32 À cet égard, la Cour a déjà jugé qu'il ressort de l'objet des première, deuxième et troisième directives, ainsi que de leur libellé, qu'elles ne visent pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres et que, en l'état actuel du droit de l'Union, ces derniers restent libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules (arrêts précités Candolin e.a., point 24, ainsi que Farrell, point 33).

33 Il ressort en effet du libellé de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive que le législateur de l'Union n'a pas souhaité préciser le type de responsabilité civile, pour faute ou pour risque, relative à la circulation des véhicules, qui doit être couverte par l'assurance obligatoire.

34 Toutefois, les États membres sont obligés de garantir que la responsabilité civile applicable selon leur droit national soit couverte par une assurance conforme aux dispositions des trois directives susmentionnées (arrêt précité Farrell, point 33).

35 En outre, s'agissant du droit de la responsabilité civile, la Cour a également jugé que les États membres doivent exercer leurs compétences dans ce domaine dans le respect du droit de l'Union, et en particulier de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, de l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et de l'article 1er de la troisième directive (arrêts précités Candolin e.a., point 27, ainsi que Farrell, point 34).

36 Les dispositions nationales du droit de la responsabilité civile qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation des véhicules ne peuvent donc pas priver ces articles de leur effet utile (arrêts précités Candolin e.a., point 28, ainsi que Farrell, point 34).

37 Or, tel serait le cas si la responsabilité de la victime à l'égard des dommages qu'elle a subis, telle qu'elle découle de l'appréciation, selon le droit national de la responsabilité civile, de sa contribution à la réalisation desdits dommages, avait pour conséquence d'exclure d'office ou de limiter de façon disproportionnée son droit à une indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs des dommages dont l'assuré est responsable.

38 À cet égard, la Cour a jugé qu'une réglementation nationale, définie sur la base de critères généraux et abstraits, ne saurait refuser ou limiter de façon disproportionnée le droit du passager d'être indemnisé par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, sur le seul fondement de sa contribution à la réalisation desdits dommages. Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que, sur la base d'une appréciation individuelle et en respectant le droit de l'Union, l'étendue d'un tel droit peut être limitée de façon proportionnée (arrêts précités Candolin e.a., point 30, ainsi que Farrell, point 35).

39 En l'occurrence, l'affaire au principal porte sur l'indemnisation, au titre de la responsabilité civile, des dommages subis par le conducteur d'un véhicule automoteur, lors d'une collision entre ce véhicule et un autre véhicule automoteur, en l'absence d'une faute imputable aux conducteurs. À la différence des circonstances ayant donné lieu aux arrêts précités Candolin e.a. ainsi que Farrell, la réduction de l'indemnisation des dommages subis par le conducteur découle non pas d'une limitation de la couverture de la responsabilité civile par l'assurance, mais d'une limitation de la responsabilité civile de l'assuré, en vertu du régime de responsabilité civile applicable.

40 En effet, aux termes de l'article 506, paragraphe 1, du code civil portugais, lorsqu'une collision entre deux véhicules provoque des dommages et qu'aucune faute ne peut être imputée aux conducteurs, la responsabilité civile de ces derniers est partagée proportionnellement à la contribution de chacun des véhicules à la réalisation desdits

dommages. En cas de doute sur le degré de contribution des véhicules à la réalisation des dommages, le paragraphe 2 de cet article prévoit que celui-ci est fixé à parts égales.

41 En d'autres termes, la législation nationale, applicable dans le cadre du litige au principal, vise à répartir la responsabilité civile des dommages causés lors d'une collision entre deux véhicules automoteurs en l'absence d'une faute imputable aux conducteurs.

42 Ainsi que cela a été relevé par le gouvernement portugais, ce partage de responsabilité déterminera l'indemnisation due par chacun des conducteurs, au titre de leur responsabilité civile respective, pour les dommages causés lors de la collision.

43 Contrairement aux contextes juridiques respectifs ayant donné lieu aux arrêts précités Candolin e.a. ainsi que Farrell, l'article 506 du code civil portugais n'a pas pour effet d'exclure d'office ou de limiter de manière disproportionnée le droit des victimes, en l'occurrence celui du conducteur d'un véhicule automoteur ayant subi des dommages corporels lors d'une collision avec un autre véhicule automoteur, à une indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. En effet, cette disposition se limite à prévoir que la responsabilité civile est partagée proportionnellement à la contribution de chacun des véhicules à la réalisation des dommages, ce qui influe, par voie de conséquence, sur le montant de l'indemnisation.

44 Dès lors, il y a lieu de constater que cette disposition n'affecte pas la garantie, prévue par le droit de l'Union, que le régime de responsabilité civile, applicable selon le droit national, soit couvert par une assurance conforme aux dispositions des trois directives susmentionnées.

45 Cette conclusion est par ailleurs corroborée par l'article 1er bis de la troisième directive, inséré dans celle-ci par la directive 2005/14, qui contient une référence, pour ce qui est de la couverture des dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés, au droit civil national. Cette disposition prévoyant que lesdits dommages sont couverts par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs dans la mesure où les personnes lésées ont droit à une indemnisation conformément au droit national, il ne saurait en être autrement s'agissant du conducteur d'un véhicule automoteur, lorsqu'il est à la fois victime et coresponsable des dommages corporels qu'il a subis à la suite d'un accident impliquant un autre véhicule. À cet égard, il ressort en outre de l'article 12 de la directive 2009/103 que la couverture par l'assurance obligatoire des dommages causés aux catégories spécifiques de victimes, notamment les usagers non motorisés ainsi que les passagers, ne préjuge ni la responsabilité ni le montant de l'indemnisation desdits dommages.

46 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et l'article 1er de la troisième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à une réglementation nationale qui, lorsqu'une collision entre deux véhicules a causé des dommages sans qu'aucune faute puisse être imputée aux conducteurs, partage la responsabilité à l'égard desdits dommages proportionnellement au degré de contribution de chacun des véhicules à leur réalisation et, en cas de doute sur ce point, fixe ledit degré de contribution à parité.

Sur les dépens

47 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (deuxième chambre) dit pour droit:

L'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil, du 30 décembre 1983, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et l'article 1er de la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à une réglementation nationale qui, lorsqu'une collision entre deux véhicules a causé des dommages sans qu'aucune faute puisse être imputée aux conducteurs, partage la responsabilité à l'égard desdits dommages proportionnellement au degré de contribution de chacun des véhicules à leur réalisation et, en cas de doute sur ce point, fixe ledit degré de contribution à parité.

Signatures