РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

17 март 2011 година*

По дело C-484/09

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Tribunal da Relação do Porto (Португалия) с акт от 24 ноември 2009 г., постъпил в Съда на 30 ноември 2009 г., в рамките на производство по дело

Manuel Carvalho Ferreira Santos

срещу

Companhia Europeia de Seguros SA,

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: г-н J.N. Cunha Rodrigues, председател на състав, г-н Ал. Арабаджиев (докладчик), г-н A. Rosas, г-н A. Ó Caoimh и г-жа P. Lindh, съдии,

* Език на производството: португалски.

генерален адвокат: г-жа V. Trstenjak,
секретар: г-н A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за португалското правителство, от г-н L. Inez Fernandes, в качеството на представител,

— за германското правителство, от г-н T. Henze и г-н J. Möller, в качеството на представители,

— за италианското правителство, от г-жа G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от г-н L. Ventrella, avvocato dello Stato,

— за австрийското правителство, от г-жа C. Pesendorfer, в качеството на представител,

— за Европейската комисия, от г-жа N. Yerrell и г-жа M. Telles Romão, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 7 декември 2010 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, параграф 1 от Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 година относно сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 103, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 10, наричана по-нататък „Първа директива“), на член 2, параграф 1 от Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС) (ОВ L 8, 1984 г., стр. 17; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 104, наричана по-нататък „Втора директива“), както и на член 1 от Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства (ОВ L 129, стр. 33; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 240, наричана по-нататък „Трета директива“).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Carvalho Ferreira Santos (наричан по-нататък „г-н Carvalho“) и Companhia Europeia de Seguros SA (наричано по-нататък „Europeia de Seguros“) относно обезщетението от последното на основание гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства за вредите, претърпени от г-н Carvalho при сблъсък между превозното му средство и превозно средство, чиято гражданска отговорност е застрахована от Europeia de Seguros.

Правна уредба

Право на Съюза

3 Съгласно член 3, параграф 1 от Първа директива:

„Всяка държава членка […] предприема всички подходящи мерки, с които да гарантира, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на нейна територия е застрахована. Обхватът на покритата отговорност и условията за нейното покритие се определят въз основа на тези мерки.“

4 Член 2, параграф 1 от Втора директива гласи:

„Всяка държава членка предприема необходимите мерки, за да гарантира, че всяка законова разпоредба или всяка договорна клауза, съдържаща се в застрахователната полица, издадена в съответствие с член 3, параграф 1 от [Първа директива], която изключва от застраховка използването или управлението на моторно превозно средство от:

— лица, които нямат изрично или мълчаливо разрешение за това,

или

— лица, които нямат свидетелство за управление на МПС, даващо им възможност да управляват съответното моторно превозно средство,

или

— лица, които нарушават законовите технически изисквания, отнасящи се до състоянието и безопасността на съответното моторно превозно средство,

се счита, за целите на член 3, параграф 1 от [Първа директива] за нищожна по отношение на застрахователно събитие на трети страни, които са пострадали при произшествие.

Разпоредбата или клаузата обаче, посочена в първото тире, може да бъде задействана срещу лица, които доброволно са се качили в моторното превозно средство, което е причинило имуществената вреда или телесната повреда, когато застрахователят успее да докаже, че те са знаели, че моторното превозно средство е било откраднато.

Държавите членки имат избор — в случая на произшествия, настъпили на тяхна територия — да не прилагат разпоредбата на първата алинея, ако и доколкото пострадалият може да получи обезщетение за претърпяната вреда от социалноосигурителен орган.“

5 Член 1 от Трета директива предвижда:

„Без да се засягат разпоредбите на член 2, параграф 1, втора алинея от [Втора директива], застраховките, посочени в член 3, параграф 1 от [Първа директива],

покриват отговорността за телесни повреди на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, произтичащи от използването на моторното превозно средство.

[…]“

6 Член 4 от Директива 2005/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 година за изменение на директиви 72/166/ЕИО, 84/5/ЕИО, 88/357/ЕИО и 90/232/ЕИО на Съвета и Директива 2000/26/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 149, стр. 14; Специално издание на български език 2007 г., глава 6, том 7, стр. 212), озаглавен „Изменения на Директива 90/232/ЕИО“, гласи:

„Директива 90/232/ЕИО се изменя, както следва:

[…]

2. Добавя се член 1а:

„Член 1а

Застраховката, посочена в член 3, параграф 1 от [Първа д]иректива, обхваща телесни увреждания и имуществени щети, претърпени от пешеходци, велосипедисти и други лица по пътя, които не използват моторни превозни средства, които вследствие на произшествие с участие на МПС имат право на обезщетение съгласно националното гражданско право. Настоящият член не засяга нито гражданската отговорност, нито размерите на щетите.“

[…]“

7 Член 12 от Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 263, стр. 11), озаглавен „Специфични категории пострадали“, гласи:

„1. Без да се засяга член 13, параграф 1, втора алинея, посочената в член 3 застраховка покрива отговорността за телесни увреждания на всички пътници, освен на водача на моторното превозно средство, които произтичат от използването на моторното превозно средство.

[…]

3. Застраховката, посочена в член 3, покрива телесни увреждания и имуществени вреди, претърпени от пешеходци, велосипедисти и други лица на пътя, които не използват моторни превозни средства, които вследствие на произшествие с участие на моторно превозно средство имат право на обезщетение съгласно националното гражданско право.

Настоящият член не засяга нито гражданската отговорност, нито размера на обезщетението.“

Национално право

8 Съгласно член 503, параграф 1 от португалския Граждански кодекс:

„Лице, което управлява и използва сухопътно моторно превозно средство за свои цели, било то и чрез упълномощено лице, носи отговорност за вредите, произтичащи от присъщия на превозното средство риск, независимо дали то е в движение."

9 Съгласно член 504, параграф 1 от същия кодекс:

„Отговорността за вреди, причинени при използването на превозни средства, създава права за трети лица и за превозваните лица."

10 Член 506 от португалския Граждански кодекс гласи:

„1. Когато при сблъсък между две превозни средства произшествието, в резултат на което са причинени вреди на двете или на едното от тях, не може да се вмени във вина на някой от водачите, отговорността за риска се разпределя съразмерно със степента на допринасяне за настъпването на вредите; когато вредите са причинени само от едното от превозните средства, без да е по вина на един от водачите, обезщетение за вреди дължи само лицето, отговорно за вредите.

2. В случай на съмнение се приема, че двете превозни средства са допринесли в еднаква степен за настъпването на вредите и за тях двамата водачи носят в еднаква степен отговорност поради виновно поведение."

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

11 На 5 август 2000 г. мотопедът, управляван от г-н Carvalho, се блъска в лекотоварно превозно средство, управлявано от г-н Nogueira Teixeira. Г-н Carvalho получава черепно-мозъчна травма и е настанен в болница, където остава да лежи няколко месеца. Оттогава той не е в състояние да упражнява професионална дейност.

12 След произшествието г-н Carvalho предявява иск срещу Europeia de Seguros в качеството му на застраховател на г-н Nogueira Teixeira на основание на гражданската отговорност при използването на моторни превозни средства. С иска г-н Carvalho претендира обезщетение от 154 456,36 EUR за имуществените и неимуществените вреди, които претърпява при посоченото произшествие.

13 Запитващата юрисдикция констатира, че нито на единия, нито на другия водач може да се вмени вина. Поради наличието на съмнения относно степента, в която участващите в произшествието превозни средства са допринесли за настъпването на вредите, следвало да се приложи член 506, параграф 2 от португалския Граждански кодекс, определящ на 50 % частта от гражданската отговорност на всеки един от водачите.

14 Според тази юрисдикция отговорността на водача на превозното средство, причинило вредите, се ограничава съразмерно на степента, в която превозното средство на пострадалия е допринесло за настъпването на вредите. Ограничаването на тази отговорност водело до съразмерно ограничаване на обезщетението, дължимо от Europeia de Seguros на пострадалия на основание на застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства.

15 Според запитващата юрисдикция обстоятелството, че самият пострадал водач е допринесъл за настъпването на вредите от сблъсъка, все пак не го лишава от качеството му на пострадало лице по смисъла на член 1, параграф 2 от Първа директива. Поради това по отношение на обезщетението за телесни увреждания пострадалият водач се ползвал от принципа на защита на пострадалите при произшествия с моторни превозни средства, утвърден от Съда в Решение от 30 юни 2005 г. по дело Candolin и др. (C-537/03, Recueil, стр. I-5745).

16 Въз основа на този принцип обаче Съдът приел, че националните законодателства, позволяващи да се намали или ограничи обезщетението за пострадалите от произшествия с моторни превозни средства с мотива, че същите са допринесли за претърпените от тях вреди, противоречат на правото на Съюза, тъй като лишават от полезно действие член 3, параграф 1 от Първа директива, член 2, параграф 1 от Втора директива и член 1 от Трета директива.

17 Запитващата юрисдикция посочва по-специално, че Съдът признава, че гражданската отговорност е област, която остава в компетентността на държавите членки, като същевременно уточнява, че те трябва да я упражняват при спазване правото на Съюза, което позволява намаляване на дължимото на пострадалия обезщетение от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства само при изключителни случаи и въз основа на индивидуална преценка.

18 Предвид тази практика на Съда запитващата юрисдикция изразява съмнения относно съвместимостта на режима на гражданска отговорност, приложим към спора по главното производство, с посочените по-горе разпоредби от правото на Съюза.

19 При тези обстоятелства Tribunal da Relação do Porto решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Когато при сблъсък между превозни средства произшествието, в резултат на което са причинени телесни увреждания и имуществени вреди на един от водачите (пострадалото лице, което иска обезщетение), не може да се вмени във вина на нито един от водачите, противоречи ли на общностното право — и по-конкретно на член 3, параграф 1 от [Първа директива], на член 2, параграф 1 от [Втора директива] и на член 1 от [Трета директива], в съответствие с даденото им тълкуване от [Съда] — възможността да се разпредели отговорността за риск (член 506, параграфи 1 и 2 от Гражданския кодекс), имаща пряко отражение върху размера на обезщетението, което трябва да се присъди на пострадалото лице за имуществените и неимуществените вреди, настъпили в резултат от причинените телесни увреждания (всъщност това разпределяне на отговорността за риска води до съразмерно намаляване на размера на обезщетението)?“

По преюдициалния въпрос

20 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, параграф 1 от Първа директива, член 2, параграф 1 от Втора директива и член 1 от Трета директива трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба, която — в случаите, когато сблъсък между две превозни средства причини вреди и на водачите не може да се вмени каквато и да било вина — разпределя отговорността за посочените вреди съразмерно на степента, в която всяко от превозните средства е допринесло за причиняването им, а при съмнения по този въпрос приема, че тази степен е еднаква.

21 Португалското правителство уточнява, че по силата на членове 483 и 499 от португалския Граждански кодекс правото на обезщетение на пострадалия е пряко и съразмерно свързано с частта от отговорността, установена съгласно член 506 от този кодекс.

22 Германското, италианското и австрийското правителство изтъкват, че както от предмета, така и от текста на Първа и Втора директива е видно, че същите не са насочени към хармонизиране на режимите на гражданска отговорност на държавите членки. Целта на законодателя на Съюза била да регламентира обхвата на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства, а не режима на гражданска отговорност, приложим в случай на произшествие с тези превозни средства.

23 Следователно въпросът за съвместимостта с правото на Съюза на критериите за вменяване на отговорност за вреди, определени от националното право в областта на гражданската отговорност, не попада в приложното поле на Първа и Втора директива. Освен това прилагането на последните предполагало, че въпросът за определянето на обхвата на вредите, които подлежат на поправяне, вече е уреден от правото в областта на гражданската отговорност.

24 В това отношение следва да се напомни, че видно от преамбюлите на Първа и Втора директива, същите целят, от една страна, да осигурят свободното движение както на превозните средства с обичайно домуване на територията на Съюза, така и на лицата, които се возят в тях, и от друга страна, да гарантират, че пострадалите от произшествия, причинени от тези превозни средства, ще се ползват от сходно третиране, независимо от това къде на територията на Съюза е настъпило произшествието (Решение от 28 март 1996 г. по дело Ruiz Bernáldez, C-129/94, Recueil, стр. I-1829, точка 13, както и Решение от 14 септември 2000 г. по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Recueil, стр. I-6711, точка 24).

25 За тази цел, видно от съображение осем на Първа директива, същата установява система, основана на презумпцията, че превозните средства с обичайно домуване на територията на Съюза са застраховани. В този смисъл член 3, параграф 1 от същата директива предвижда, че държавите членки трябва да предприемат всички подходящи мерки, с които да гарантират, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на нейна територия е застрахована (Решение по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, посочено по-горе, точка 25).

26 Първоначалният текст на този член обаче е оставял на държавите членки да определят обхвата на покритата отговорност, както и условията на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства. За да се намалят различията, които продължават да съществуват между законодателствата на различните държави членки относно степента на задължението за застрахователно покритие, както се посочва в трето съображение от Втора директива, член 1 от нея налага в областта на гражданската отговорност задължителна застраховка до определени размери за вреди върху имущество и телесни увреждания на лица, а член 1 от Трета директива включва в това задължение покриване на отговорността за телесни увреждания, причинени на всички пътници, освен на водача (Решение по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, посочено по-горе, точка 26).

27 Следователно член 3, параграф 1 от Първа директива, в изменената му и допълнена с Втора и Трета директива редакция, налага на държавите членки да гарантират, че гражданската отговорност във връзка с използването на превозни средства с обичайно домуване на тяхна територия е застрахована, и уточнява по-специално видовете вреди и третите пострадали лица, които тази застраховка трябва да покрива (Решение по дело Mendes Ferreira и Delgado Correia Ferreira, посочено по-горе, точка 27).

28 Съдът вече се е произнесъл по последиците, които следва да се изведат от това задължение по отношение на обезщетението от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства за вредите, причинени на трети пострадали лица, на основание на гражданската отговорност на застрахованото лице.

29 В този смисъл, като има предвид потвърдената нееднократно в разглежданите директиви цел за закрила на пострадалите, Съдът приема, че член 3, параграф 1 от Първа директива не допуска възможността застраховател на гражданска отговорност при използването на моторни превозни да се позове на законови разпоредби или на договорни клаузи, за да откаже да обезщети третите лица, пострадали при произшествие, причинено от застраховано превозно средство (вж. в този смисъл посочените по-горе Решение по дело Ruiz Bernáldez, точка 20, както и Решение по дело Candolin и др., точка 18).

30 Съдът е приел също, че член 2, параграф 1, първа алинея от Втора директива само напомня това задължение по отношение на разпоредбите или клаузите на застрахователна полица, която изключва от покритието на застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства вредите, причинени на трети лица поради използването или управлението на застраховано превозно средство от лица, които нямат разрешение за това, от лица, които нямат свидетелство за управление на МПС, или от лица, които нарушават законовите технически изисквания, отнасящи се до състоянието и безопасността на съответното превозно средство (посочените по-горе Решение по дело Ruiz Bernáldez, точка 21, както и Решение по дело Candolin и др., точка 19).

31 Следва обаче да се напомни, че задължението за покриване от застраховката „Гражданска отговорност“ на вредите, причинени от моторни превозни средства на трети лица, се различава от обхвата на обезщетението на последните на основание на гражданската отговорност на застрахованото лице. Всъщност, докато първото се определя и гарантира от правната уредба на Съюза, второто по същество е уредено от националното право (вж. в този смисъл Решение от 19 април 2007 г. по дело Farrell, C-356/05, Сборник, стр. I-3067, точка 32).

32 В това отношение Съдът вече е приел, че от предмета на Първа, Втора и Трета директива и от текстовете им е видно, че те не целят да хармонизират режима на гражданска отговорност в държавите членки и че при сегашното състояние на общностното право последните остават свободни да определят режим на гражданска отговорност, приложим към произшествията, причинени при използването на превозни средства (посочените по-горе Решение по дело Candolin и др., точка 24, както и Решение по дело Farrell, точка 33).

33 Всъщност от текста на член 3, параграф 1 от Първа директива е видно, че законодателят на Съюза не е искал да уточни вида гражданска отговорност — виновна отговорност или отговорност за риск — при използването на превозни средства, която трябва да бъде покрита от задължителната застраховка.

34 При все това държавите членки са длъжни да гарантират, че приложимата съгласно националното им право гражданска отговорност е застрахована в съответствие с разпоредбите на трите директиви, посочени по-горе (Решение по дело Farrell, посочено по-горе, точка 33).

35 Освен това, що се отнася до правото в областта на гражданската отговорност, Съдът е приел, че държавите членки трябва да упражняват правомощията си в посочената област, като спазват общностното право, и по-специално член 3, параграф 1 от Първа директива, член 2, параграф 1 от Втора директива и член 1 от Трета директива (посочените по-горе Решение по дело Candolin и др., точка 27, както и Решение по дело Farrell, точка 34).

36 Следователно разпоредбите на националното право в областта на гражданската отговорност, които уреждат обезщетението за произшествия, причинени при използването на превозни средства, не могат да лишат посочените членове от тяхното полезно действие (посочените по-горе Решение по дело Candolin и др., точка 28, както и Решение по дело Farrell, точка 34).

37 Такъв би бил обаче случаят, ако отговорността на пострадалия за претърпените от него вреди — както тя следва от преценката съгласно националното право в областта на гражданската отговорност на приноса му за настъпването на посочените вреди — води до автоматично изключване или несъразмерно ограничаване на правото му на обезщетение от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства за вредите, за които застрахованото лице носи отговорност.

38 В това отношение Съдът е приел, че национална правна уредба, формулирана въз основа на общи и абстрактни критерии, не може да лиши или ограничи несъразмерно правото на пътник да получи обезщетение от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства само поради това че е допринесъл за настъпването на вредите. Само при изключителни обстоятелства, след индивидуална преценка и при спазване правото на Съюза обхватът на такова право може да бъде ограничен съразмерно (посочените по-горе Решение по дело Candolin и др., точка 30, както и Решение по дело Farrell, точка 35).

39 В случая главното производство се отнася до обезщетение на основание гражданска отговорност за вреди, претърпени от водач на моторно превозно средство при сблъсък между това превозно средство и друго моторно превозно средство, като на водачите не може да се вмени каквато и да било вина. За разлика от обстоятелствата по делата, по които са постановени посочените по-горе Решение по дело Candolin и др. и Решение по дело Farrell, намаляването на обезщетението за вредите, претърпени от водача, е следствие не от ограничаването на гарантираното от застраховката покритие на гражданската отговорност, а от ограничаването на гражданската отговорност на застрахованото лице по силата на приложимия режим на гражданска отговорност.

40 Всъщност съгласно член 506, параграф 1 от португалския Граждански кодекс, когато сблъсък между две превозни средства причини вреди и на водачите не може да се вмени каквато и да било вина, гражданската отговорност на последните се разпределя съразмерно на степента, в която те са допринесли

за настъпването на вредите. В случай на съмнение относно степента, в която превозните средства са допринесли за настъпването на вредите, съгласно параграф 2 от този член се приема, че тя е еднаква.

41 С други думи, националното законодателство, приложимо в спора по главното производство, цели да разпредели гражданската отговорност за вреди, причинени при сблъсък между две моторни превозни средства, когато на водачите не може да бъде вменена вина.

42 Както отбелязва португалското правителство, това разпределяне на отговорността ще определи какво обезщетение дължи всеки от водачите на основание на съответната им гражданска отговорност за вредите, причинени при сблъсъка.

43 За разлика от съответните правни обстоятелства по делата, по които са постановени посочените по-горе Решение по дело Candolin и др., както и Решение по дело Farrell, член 506 от португалския Граждански кодекс не води до автоматично изключване или несъразмерно ограничаване на правото на пострадалите — в случая на това на водача на моторно превозно средство, претърпял телесни увреждания при сблъсък с друго моторно превозно средство — на обезщетение от задължителната застраховка „Гражданска отговорност“ при използване на моторни превозни средства. Всъщност тази разпоредба само предвижда, че гражданската отговорност се разпределя съразмерно на степента, в която всяко превозно средство е допринесло за настъпването на вредите, поради което оказва въздействие върху размера на обезщетението.

44 Поради това следва да се констатира, че тази разпоредба не засяга предвидената от правото на Съюза гаранция, че съгласно приложимия по националното право режим гражданската отговорност трябва да бъде застрахована в съответствие с разпоредбите на трите директиви, посочени по-горе.

45 Този извод се подкрепя и от член 1а от Трета директива, включен в нея с Директива 2005/14, който по отношение на покритието за телесни увреждания и имуществени вреди, претърпени от пешеходци, велосипедисти и други лица по пътя, които не ползват моторни превозни средства, препраща към националното гражданско право. След като тази разпоредба предвижда, че посочените вреди се покриват от задължителната застраховка „Гражданска отговорност" при използване на моторни превозни средства, доколкото пострадалите имат право на обезщетение в съответствие с националното право, това не може да не бъде така и за водач на моторно превозно средство, когато е едновременно пострадал и съотговорен за телесните увреждания, претърпени в резултат на произшествие с участието на друго превозно средство. В това отношение от член 12 от Директива 2009/103 е видно също, че покритието на задължителната застраховка за вреди, причинени на специфични категории пострадали, и по-специално на лица на пътя, които не използват моторни превозни средства, както и на пътници, не засяга нито отговорността, нито размера на обезщетението за посочените вреди.

46 С оглед на изложените по-горе съображения на отправения въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 1 от Първа директива, член 2, параграф 1 от Втора директива и член 1 от Трета директива трябва да се тълкуват в смисъл, че допускат национална правна уредба, която в случаите, когато сблъсък между две превозни средства причини вреди и на водачите не може да се вмени каквато и да било вина, разпределя отговорността за посочените вреди съразмерно на степента, в която всяко от превозните средства е допринесло за причиняването им, а при съмнения по този въпрос приема, че тази степен е еднаква.

По съдебните разноски

47 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството

пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

Член 3, параграф 1 от Директива 72/166/ЕИО на Съвета от 24 април 1972 година относно сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка, член 2, параграф 1 от Втора директива 84/5/ЕИО на Съвета от 30 декември 1983 година относно сближаването на законодателствата на държавите членки, свързани със застраховките гражданска отговорност при използването на моторни превозни средства (МПС), и член 1 от Трета директива 90/232/ЕИО на Съвета от 14 май 1990 година за сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховките „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства трябва да се тълкуват в смисъл, че допускат национална правна уредба, която в случаите, когато сблъсък между две превозни средства причини вреди и на водачите не може да се вмени каквато и да било вина, разпределя отговорността за посочените вреди съразмерно на степента, в която всяко от превозните средства е допринесло за причиняването им, а при съмнения по този въпрос приема, че тази степен е еднаква.

Подписи