HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

17 martie 2011 *

În cauza C-484/09,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Tribunal da Relação do Porto (Portugalia), prin decizia din 24 noiembrie 2009, primită de Curte la 30 noiembrie 2009, în procedura

Manuel Carvalho Ferreira Santos

împotriva

Companhia Europeia de Seguros SA,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul J. N. Cunha Rodrigues, președinte de cameră, domnii A. Arabadjiev (raportor), A. Rosas, A. Ó Caoimh și doamna P. Lindh, judecători,

* Limba de procedură: portugheza.

avocat general: doamna V. Trstenjak,
grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru guvernul portughez, de domnul L. Inez Fernandes, în calitate de agent;

— pentru guvernul german, de domnii T. Henze și J. Möller, în calitate de agenți;

— pentru guvernul italian, de doamna G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de domnul L. Ventrella, avvocato dello Stato;

— pentru guvernul austriac, de doamna C. Pesendorfer, în calitate de agent;

— pentru Comisia Europeană, de doamnele N. Yerrell și M. Telles Romão, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 7 decembrie 2010,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 3 alineatul (1) din 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 L 103, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 10, denumită în continuare „Prima directivă"), a articolului 2 alineatul (1) din 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, denumită în continuare „A doua directivă"), precum și a articolului 1 din A treia directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (JO L 129, p. 33, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 240, denumită în continuare „A treia directivă").

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Carvalho Ferreira Santos (denumit în continuare „domnul Carvalho"), pe de o parte, și Companhia Europeia de Seguros SA (denumită în continuare „Europeia de Seguros"), pe de altă parte, cu privire la despăgubirea de către aceasta din urmă, în temeiul răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule, a daunelor suferite de domnul Carvalho în cursul unei coliziuni dintre vehiculul său și un vehicul asigurat pentru răspundere civilă la Europeia de Seguros.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă:

„[…] fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor să fie acoperită prin asigurare. Aceste măsuri stabilesc aria răspunderii civile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării."

4 Articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă prevede:

„Fiecare stat membru adoptă măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare, eliberată în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă], care exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

— persoane care nu sunt autorizate în mod explicit sau implicit

sau

— persoane care nu sunt titularele unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv

sau

— persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv,

să fie considerată, în sensul articolului 3 alineatul (1) din [Prima directivă], fără efect în ceea ce privește pretențiile unor terți care au fost victime ale unui accident.

Cu toate acestea, dispoziția sau clauza prevăzută la prima liniuță poate fi invocată împotriva unor persoane care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna, în cazul în care asigurătorul poate dovedi că acestea știau că vehiculul este furat.

Statele membre au posibilitatea, pentru accidentele survenite pe teritoriul lor, să nu aplice dispoziția de la primul paragraf, în cazul și în măsura în care victima poate obține despăgubirea prejudiciului său de la un organism de asigurări sociale."

5 Articolul 1 din A treia directivă prevede:

„Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf al articolului 2 alineatul (1) din [A doua directivă], asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din [Prima directivă]

acoperă răspunderea pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto, ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul.

[...]"

6 Articolul 4 din Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 de modificare a Directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7, p. 212), intitulat „Modificarea Directivei 90/232/CEE", prevede:

„Directiva 90/232/CEE se modifică după cum urmează:

[…]

2. Se inserează următorul articol:

«*Articolul 1a*

Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din [Prima] directivă acoperă vătămările corporale și daunele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. Prezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii.»

[…]"

7 Articolul 12 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 L 263, p. 11), intitulat „Categorii specifice de victime", prevede:

„(1) Fără a aduce atingere celui de-al doilea paragraf de la articolul 13 alineatul (1), asigurarea menționată la articolul 3 acoperă răspunderea ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto.

[…]

(3) Asigurarea prevăzută la articolul 3 acoperă vătămările corporale și pagubele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern.

Prezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii."

Dreptul național

8 În temeiul articolului 503 alineatul 1 din Codul civil portughez:

„Persoana care deține comanda efectivă a unui autovehicul și îl utilizează în interesul propriu, chiar și prin intermediul unui prepus, răspunde pentru pagubele produse ca urmare a riscului propriu al vehiculului, chiar dacă acesta nu se află în circulație."

9 Potrivit articolului 504 alineatul 1 din același cod:

„Răspunderea pentru daunele produse de vehicule este recunoscută în favoarea terților, precum și în favoarea persoanelor transportate."

10 Articolul 506 din Codul civil portughez prevede:

„1. Dacă în urma coliziunii dintre două vehicule rezultă daune pentru ambele sau pentru unul dintre ele, fără a putea fi dovedită vinovăția vreunuia dintre conducători, răspunderea se repartizează proporțional cu contribuția fiecăruia dintre vehicule la producerea daunelor; în cazul în care daunele au fost cauzate de unul dintre vehicule, fără ca vreunul dintre conducători să fie vinovat de producerea accidentului, este obligată la plata de despăgubiri doar persoana responsabilă de producerea daunelor.

2. În caz de îndoială, se consideră că fiecare dintre vehicule a contribuit în aceeași măsură la producerea daunelor și că ambii conducători se fac vinovați în egală măsură."

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

11 La 5 august 2000, motocicleta condusă de domnul Carvalho a intrat în coliziune cu un vehicul ușor condus de domnul Nogueira Teixeira. Întrucât a suferit un traumatism cranian, domnul Carvalho a fost spitalizat și a rămas imobilizat la pat timp de mai multe luni. Din acel moment, el nu mai este în măsură să exercite o activitate profesională.

12 În urma acestui accident, domnul Carvalho a formulat o acțiune în răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule împotriva Europeia de Seguros, în calitate de asigurător al domnului Nogueira Teixeira. Prin această acțiune, domnul Carvalho urmărește să obțină o despăgubire de 154 456,36 euro pentru daunele patrimoniale și nepatrimoniale pe care le-ar fi suferit cu ocazia accidentului respectiv.

13 Instanța de trimitere a constatat că nu se poate stabili vinovăția vreunuia dintre cei doi conducători auto. Pentru că persistau îndoieli în legătură cu gradul de contribuție a vehiculelor implicate în accident la producerea pagubelor, ar fi aplicabil articolul 506 alineatul 2 din Codul civil portughez, care stabilește răspunderea civilă a fiecărui conducător auto în cotă de 50 %.

14 Potrivit acestei instanțe, răspunderea conducătorului vehiculului care a cauzat daunele este limitată proporțional cu contribuția vehiculului victimei la producerea daunelor respective. Limitarea acestei răspunderi ar antrena o limitare proporțională a despăgubirii datorate victimei de Europeia de Seguros în temeiul asigurării de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule.

15 Potrivit instanței de trimitere, faptul că și conducătorul victimă a contribuit la daunele produse prin coliziune nu îl privează totuși pe acesta de calitatea sa de persoană vătămată în sensul articolului 1 punctul 2 din Prima directivă. Prin urmare, conducătorul victimă ar beneficia, în ceea ce privește despăgubirea pentru vătămările corporale suferite, de principiul protecției victimelor accidentelor de circulație consacrat de Curte în Hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin și alții (C-537/03, Rec., p. I-5745).

16 Or, în temeiul acestui principiu, Curtea s-ar fi pronunțat în sensul că legislațiile naționale care permit reducerea sau limitarea despăgubirii victimelor accidentelor de circulație pentru motivul că au contribuit la producerea daunelor pe care le-au suferit ar fi contrare dreptului Uniunii întrucât ar lipsi de efectul lor util articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă.

17 Instanța de trimitere arată în special că, deși a recunoscut că răspunderea civilă este un domeniu care rămâne în competența statelor membre, Curtea ar fi precizat că acestea din urmă trebuie să își exercite competența cu respectarea dreptului Uniunii, care permite reducerea despăgubirii datorate victimei prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule numai în cazuri excepționale și pe baza unei aprecieri individuale.

18 Având în vedere această jurisprudență a Curții, instanța de trimitere are îndoieli în privința compatibilității regimului de răspundere civilă aplicabil în acțiunea principală cu dispozițiile dreptului Uniunii menționate mai sus.

19 În aceste condiții, Tribunal da Relação do Porto a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„În cazul unei coliziuni între vehicule și atunci când accidentul, din care au rezultat vătămări corporale și daune materiale pentru unul dintre conducători (persoana vătămată care solicită despăgubiri), nu poate fi considerat ca fiind produs din vina vreunuia dintre conducătorii vehiculelor, posibilitatea de a repartiza răspunderea pentru risc (articolul 506 alineatele 1 și 2 din Codul civil), care se reflectă direct în valoarea despăgubirii ce trebuie acordată persoanei vătămate pentru prejudiciile patrimoniale și nepatrimoniale rezultate din vătămările corporale suferite (această repartizare a răspunderii pentru risc presupunând o reducere proporțională a valorii despăgubirii), este contrară dreptului comunitar, și anume [articolului] 3 alineatul (1) din [Prima] directivă, [articolului] 2 alineatul (1) din [A doua] directivă și [articolului] 1 din [A treia] directivă, în interpretarea acestor dispoziții de către [Curte]?"

Cu privire la întrebarea preliminară

20 Prin intermediul întrebării preliminare, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale care, în cazul unei coliziuni dintre două vehicule din care rezultă daune, fără a putea fi dovedită vinovăția vreunuia dintre conducătorii auto, repartizează răspunderea privind aceste daune proporțional cu gradul de contribuție a fiecărui vehicul la producerea daunelor și, în caz de îndoială cu privire la acest aspect, stabilește în cote egale respectivul grad de contribuție.

21 Guvernul portughez precizează că dreptul victimei la despăgubire este legat în mod direct și proporțional, în temeiul articolelor 483 și 499 din Codul civil portughez, de partea de răspundere civilă constatată în temeiul articolului 506 din acest cod.

22 Guvernele german, italian și austriac susțin că atât din obiectul, cât și din cuprinsul Primei și al celei de A doua directive rezultă că acestea nu urmăresc să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre. Obiectivul legiuitorului Uniunii ar fi fost acela de a reglementa întinderea asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, iar nu regimul de răspundere civilă aplicabil în caz de accidente care implică autovehiculele respective.

23 Ar rezulta că aspectul compatibilității cu dreptul Uniunii a criteriilor de stabilire a pagubei definite în legislația națională în materia răspunderii civile nu intră în domeniul de aplicare al Primei și al celei de A doua directive. În plus, aplicarea acestor directive ar presupune ca problema stabilirii întinderii prejudiciilor reparabile să fi fost deja soluționată de legislația în materia răspunderii civile.

24 În această privință, trebuie amintit că din preambulul Primei și al celei de A doua directive reiese că acestea urmăresc, pe de o parte, să asigure libera circulație atât a vehiculelor care provin în mod obișnuit de pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor aflate la bordul acestora și, pe de altă parte, să garanteze că victimele accidentelor de circulație cauzate de aceste vehicule vor beneficia de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul (Hotărârea din 28 martie 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec., p. I-1829, punctul 13, precum și Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec., p. I-6711, punctul 24).

25 În acest scop, astfel cum rezultă din cel de al optulea considerent al său, Prima directivă a instituit un sistem care se bazează pe prezumția că vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul Uniunii beneficiază de asigurare. Articolul 3 alineatul (1) din această directivă prevede astfel că fiecare stat membru trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare (Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior, punctul 25).

26 În redactarea sa inițială, acest articol lăsa totuși statelor membre sarcina de a stabili aria răspunderii civile acoperite de asigurare, precum și termenii și condițiile asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Pentru a reduce deosebirile dintre legislațiile statelor membre privind întinderea obligației de asigurare, astfel cum se indică în al treilea considerent al celei de A doua directive, articolul 1 din aceasta impune, în materia răspunderii civile, ca asigurarea să acopere obligatoriu daunele materiale și vătămările corporale, până la concurența unor sume determinate, iar articolul 1 din A treia directivă a extins această obligație la acoperirea vătămărilor corporale cauzate pasagerilor, alții decât conducătorul auto (Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior, punctul 26).

27 Articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, astfel cum a fost precizat și completat prin A doua și A treia directivă, impune, așadar, statelor membre să garanteze că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare și indică, printre altele, categoriile de daune și terții victime care trebuie să beneficieze de această asigurare (Hotărârea Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, citată anterior, punctul 27).

28 Curtea s-a pronunțat deja cu privire la consecințele pe care trebuie să le aibă această obligație în privința despăgubirii prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule a prejudiciilor cauzate terților victime în temeiul răspunderii civile a asiguratului.

29 Astfel, având în vedere obiectivul de protecție a victimelor, care a fost reafirmat în directivele în cauză, Curtea a stabilit că articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă se opune ca asigurătorul de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule să se poată prevala de dispoziții legale sau de clauze convenționale pentru a refuza să despăgubească terții care au fost victime ale unui accident produs de vehiculul asigurat (a se vedea în acest sens Hotărârile citate anterior Ruiz Bernáldez, punctul 20, precum și Candolin și alții, punctul 18).

30 Curtea a stabilit de asemenea că articolul 2 alineatul (1) primul paragraf din A doua directivă nu face decât să reitereze această obligație în ceea ce privește dispozițiile sau clauzele unei polițe de asigurare care exclud acoperirea prin asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule a daunelor cauzate unor terți prin utilizarea sau conducerea vehiculului asigurat de către persoane care nu au fost autorizate să conducă vehiculul, de către persoane care nu sunt titularele unui permis de conducere sau de către persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și la siguranța vehiculului respectiv (Hotărârile citate anterior Ruiz Bernáldez, punctul 21, precum și Candolin și alții, punctul 19).

31 Trebuie să se amintească totuși că obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă a pagubelor produse de autovehicule unor terți este distinctă de întinderea despăgubirii acestora din urmă în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Astfel, în timp ce prima este definită și garantată de norma Uniunii, cea de a doua este reglementată, în esență, de dreptul național (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell, C-356/05, Rep., p. I-3067, punctul 32).

32 În această privință, Curtea s-a pronunțat deja în sensul că din obiectul și din cuprinsul Primei, al celei de A doua și al celei de A treia directive rezultă că acestea nu urmăresc să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, acestea din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor (Hotărârile citate anterior Candolin și alții, punctul 24, și Farrell, punctul 33).

33 Astfel, din modul de redactare a articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă rezultă că legiuitorul Uniunii nu a dorit să precizeze tipul de răspundere civilă, pentru culpă sau pentru risc, pentru pagubele produse de autovehicule care trebuie să fie acoperită prin asigurarea obligatorie.

34 Cu toate acestea, statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare potrivit dispozițiilor celor trei directive menționate anterior (Hotărârea Farrell, citată anterior, punctul 33).

35 În plus, în ceea ce privește legislația în materia răspunderii civile, Curtea a stabilit de asemenea că statele membre trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii și în special a articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă, a articolului 2 alineatul (1) din A doua directivă și a articolului 1 din A treia directivă (Hotărârile citate anterior Candolin și alții, punctul 27, și Farrell, punctul 34).

36 Dispozițiile naționale ale legislației în materia răspunderii civile ce reglementează despăgubirea pentru accidentele care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva aceste articole de efectul util (Hotărârile citate anterior Candolin și alții, punctul 28, și Farrell, punctul 34).

37 Or, aceasta ar fi situația dacă răspunderea victimei pentru daunele pe care le-a suferit, astfel cum rezultă din aprecierea potrivit legislației naționale în materia răspunderii civile a contribuției sale la producerea daunelor, ar avea drept consecință excluderea din oficiu sau limitarea în mod disproporționat a dreptului său la o despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule pentru prejudiciul de care se face vinovat asiguratul.

38 În această privință, Curtea a hotărât că o reglementare națională, definită pe baza unor criterii generale și abstracte, nu poate refuza sau limita în mod disproporționat dreptul pasagerului de a primi o despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, numai în temeiul contribuției acestuia la producerea daunelor menționate. Întinderea unui astfel de drept poate fi limitată în mod proporțional numai în circumstanțe excepționale, pe baza unei aprecieri individuale și cu respectarea dreptului Uniunii (Hotărârile citate anterior Candolin și alții, punctul 30, și Farrell, punctul 35).

39 În speță, acțiunea principală privește despăgubirea în temeiul răspunderii civile a daunelor suferite de conducătorul unui autovehicul în cursul unei coliziuni dintre acest vehicul și un alt autovehicul în lipsa vinovăției conducătorilor auto. Spre deosebire de circumstanțele care au determinat pronunțarea Hotărârilor Candolin și alții, precum și Farrell, citate anterior, reducerea despăgubirii pentru daunele suferite de conducătorul auto nu decurge dintr-o limitare a acoperirii de răspundere civilă prin asigurare, ci dintr-o limitare a răspunderii civile a asiguratului, în temeiul regimului de răspundere civilă aplicabil.

40 Astfel, potrivit articolului 506 alineatul 1 din Codul civil portughez, dacă în urma coliziunii dintre două vehicule rezultă daune, fără a putea fi dovedită vinovăția vreunuia dintre conducători, răspunderea se împarte proporțional cu contribuția fiecăruia dintre vehicule la producerea daunelor. În caz de îndoială cu privire la gradul de

contribuție a vehiculelor la producerea daunelor, alineatul 2 al acestui articol prevede că gradul de contribuție se stabilește în cote egale.

41 Cu alte cuvinte, legislația națională aplicabilă în acțiunea principală vizează repartizarea răspunderii civile pentru daunele produse în cursul unei coliziuni dintre două autovehicule în lipsa vinovăției conducătorilor acestora.

42 Astfel cum a arătat guvernul portughez, această repartizare a răspunderii va determina despăgubirea datorată de fiecare dintre conducătorii auto, în temeiul răspunderii sale civile, pentru daunele produse în cursul coliziunii.

43 Contrar contextelor juridice care au determinat pronunțarea Hotărârilor citate anterior Candolin și alții, precum și Farrell, articolul 506 din Codul civil portughez nu are ca efect excluderea din oficiu sau limitarea în mod disproporționat a dreptului victimelor, în speță a dreptului conducătorului unui autovehicul care a suferit vătămări corporale în cursul unei coliziuni cu un alt autovehicul, de a fi despăgubite prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Astfel, această dispoziție se limitează să prevadă că răspunderea civilă se repartizează proporțional cu contribuția fiecărui vehicul la producerea pagubelor, ceea ce are influență, pe cale de consecință, asupra valorii despăgubirii.

44 Prin urmare, se impune constatarea că această dispoziție nu afectează garanția prevăzută de dreptul Uniunii ca regimul de răspundere civilă aplicabil potrivit dreptului național să fie acoperit printr-o asigurare conformă dispozițiilor celor trei directive menționate mai sus.

45 Această concluzie se coroborează, de altfel, cu articolul 1a din A treia directivă, introdus prin Directiva 2005/14, care conține o trimitere la dreptul civil intern în ceea ce privește acoperirea vătămărilor corporale și a daunelor materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor. Din moment ce această dispoziție prevede că daunele respective sunt acoperite prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule în măsura în care persoanele vătămate au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul național, situația nu poate fi diferită în cazul conducătorului unui autovehicul care este în același timp și victimă și coautor la producerea vătămărilor corporale pe care le-a suferit în urma unui accident ce a implicat un alt vehicul. În această privință, rezultă totodată de la articolul 12 din Directiva 2009/103 că acoperirea prin asigurarea obligatorie a daunelor produse unor categorii specifice de victime, și anume utilizatorii nemotorizați ai drumurilor, precum și pasagerii, nu aduce atingere răspunderii ori valorii despăgubirii daunelor respective.

46 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări naționale care, în cazul unei coliziuni dintre două vehicule din care rezultă daune, fără a putea fi dovedită vinovăția vreunuia dintre conducătorii auto, repartizează răspunderea privind aceste daune proporțional cu gradul de contribuție a fiecărui vehicul la producerea daunelor și, în caz de îndoială cu privire la acest aspect, stabilește în cote egale respectivul grad de contribuție.

Cu privire la cheltuielile de judecată

47 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, 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 doua) declară:

Articolul 3 alineatul (1) din 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, articolul 2 alineatul (1) din 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, precum și articolul 1 din A treia directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări naționale care, în cazul unei coliziuni dintre două vehicule din care rezultă daune, fără a putea fi dovedită vinovăția vreunuia dintre conducătorii auto, repartizează răspunderea privind aceste daune proporțional cu gradul de contribuție a fiecărui vehicul la producerea daunelor și, în caz de îndoială cu privire la acest aspect, stabilește în cote egale respectivul grad de contribuție.

Semnături