HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

20 iulie 2017*

„Trimitere preliminară – Asigurare de răspundere civilă auto – Directiva 72/166/CEE – Articolul 3 alineatul (1) – A doua directivă 84/5/CEE – Articolul 2 alineatul (1) – Contract de asigurare încheiat în baza unor declarații false referitoare la proprietatea vehiculului și la identitatea conducătorului obișnuit al acestuia – Asigurat – Lipsa unui interes economic la momentul încheierii acestui contract – Nulitatea absolută a contractului de asigurare – Opozabilitate față de terții victime”

În cauza C-287/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție, Portugalia), prin decizia din 4 mai 2016, primită de Curte la 23 mai 2016, în procedura

**Fidelidade-Companhia de Seguros SA**

împotriva

**Caisse Suisse de Compensation,**

**Fundo de Garantia Automóvel,**

**Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,**

**Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,**

**Catarina Ferreira Seemann,**

**José Batista Pereira,**

**Teresa Rosa Teixeira,**

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, și domnii A. Arabadjiev (raportor) și C. G. Fernlund, judecători,

avocat general: domnul P. Mengozzi,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

* Limba de procedură: portugheza.

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru guvernul portughez, de L. Inez Fernandes, de M. Figueiredo și de M. Rebelo, în calitate de agenți;

— pentru Comisia Europeană, de P. Costa de Oliveira și de K.-Ph. Wojcik, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

## Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară 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 1972, 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 1990, 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 Fidelidade-Companhia de Seguros SA, pe de o parte, și Caisse Suisse de Compensation, Fundo de Garantia Automóvel (Fondul de Garantare pentru Autovehicule), doamna Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, doamna Sandra Manuela Teixeira Gomes Seeman, doamna Catarina Ferreira Seemann, domnul José Batista Pereira și doamna Teresa Rosa Teixeira, pe de altă parte, în legătură cu conformitatea cu dispozițiile sus-menționate a unei legislații naționale care sancționează cu nulitatea absolută un contract de asigurare încheiat în baza unor declarații false făcute cu privire la identitatea proprietarului unui autovehicul și la cea a conducătorului obișnuit al acestuia.

## Cadrul juridic

### *Dreptul Uniunii*

3 Articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă prevede:

„[…] [F]iecare stat membru ar trebui să adopte toate măsurile utile pentru ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul său să fie acoperită printr-o asigurare. Pagubele acoperite astfel, precum și modurile de încheiere a acestei asigurări sunt stabilite în cadrul acestor măsuri.”

4 Al șaselea și al șaptelea considerent ale celei de A doua directive menționează:

„întrucât sunt necesare dispoziții care să prevadă că un organism va garanta că victima nu rămâne nedespăgubită, în cazul în care vehiculul care a provocat accidentul nu este asigurat sau nu este identificat; întrucât, fără a modifica dispozițiile aplicate de către statele membre în ceea ce privește caracterul subsidiar sau nesubsidiar al compensației plătite de acest organism, precum și normele aplicabile privind subrogarea, este important să se prevadă că victima unui asemenea accident se

poate adresa direct acestui organism, ca un prim punct de contact; întrucât, pe de altă parte, trebuie să se dea statelor membre posibilitatea de a aplica anumite excluderi limitate în ceea ce privește plata despăgubirii de către acest organism și să se prevadă, în cazul pagubelor materiale provocate de un vehicul neidentificat, având în vedere riscurile de fraudă, că despăgubirea unor astfel de pagube poate fi limitată sau exclusă;

întrucât este în interesul victimelor ca efectele anumitor clauze de excludere să fie limitate la relațiile între asigurător și persoana care poartă răspunderea pentru accident; întrucât, în cazul vehiculelor furate sau obținute prin violență, statele membre pot prevedea, cu toate acestea, că organismul sus-menționat va interveni pentru a despăgubi victima”.

5 Articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă prevede că fiecare stat membru înființează sau autorizează un organism a cărui misiune este de a compensa, cel puțin în limitele obligației de asigurare, pagubele materiale sau corporale provocate de un vehicul neidentificat sau neasigurat. Această dispoziție prevede la al treilea paragraf:

„[…] [S]tatele membre pot exclude de la plata despăgubirii de către acest organism persoanele care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a provocat dauna, atunci când organismul poate dovedi că acestea știau că vehiculul nu este asigurat.”

6 Articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă are următorul conținut:

„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 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.

[…]”

7 Al patrulea considerent al celei de A treia directive prevede:

„întrucât victimelor accidentelor cauzate de autovehicule ar trebui să li se garanteze un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc accidentul pe teritoriul Comunității”.

8 Articolul 1 primul paragraf din această directivă prevede:

„Fără a aduce atingere celui de al doilea paragraf din articolul 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.”

### *Dreptul portughez*

9 Prima directivă a fost transpusă în dreptul portughez prin Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Decretul-lege nr. 522/85 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto) din 31 decembrie 1985. Acest decret-lege, astfel cum a fost modificat prin Decreto-Lei nº 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório (Decretul-lege nr. 72-A/2003 privind asigurarea obligatorie) din 14 aprilie 2003, în vigoare la data săvârșirii faptelor aflate la originea litigiului principal (denumit în continuare „Decretul-lege nr. 522/85”), prevede, la articolul 1 alineatul (1), obligația de a asigura un vehicul terestru cu motor în termenii următori:

„Orice persoană susceptibilă să răspundă civil pentru repararea pagubelor patrimoniale și nepatrimoniale care decurg din vătămări corporale sau pagube materiale cauzate terților de un vehicul terestru cu motor ori de remorcile sau de semiremorcile acestuia trebuie să încheie, pentru ca aceste vehicule să poată circula, o asigurare, în conformitate cu prezentul decret-lege, care să acopere această răspundere.”

10 Articolul 2 din Decretul-lege nr. 522/85, referitor la subiectele obligației de asigurare, are următorul cuprins:

„1 – Obligația de asigurare revine proprietarului vehiculului, exceptând cazurile de uzufruct, de vânzare cu retenția titlului de proprietate sau de leasing financiar, în care această obligație revine uzufructuarului, cumpărătorului sau, respectiv, locatarului.

2 – În cazul în care orice altă persoană încheie cu privire la vehicul un contract de asigurare conform cu dispozițiile prezentului decret-lege, obligația persoanelor menționate la alineatul 1 este îndeplinită pe durata contractului respectiv.

[…]”

11 Articolul 14 din același decret-lege, referitor la opozabilitatea excepțiilor față de victime, prevede:

„Pe lângă excluderile sau posibilitățile de anulare prevăzute în prezentul decret-lege, asiguratorul va putea opune victimelor numai rezilierea contractului în termenii articolului 13 alineatul (1) sau rezoluțiunea sau nulitatea acestuia, conform legislației în vigoare, cu condiția ca acestea să fie anterioare datei accidentului.”

12 Codul comercial portughez reglementează asigurările în titlul XV. Articolele 428 și 429 din acesta au următorul cuprins:

„Articolul 428 Persoanele în numele cărora poate fi încheiată asigurarea

Asigurarea poate fi încheiată în nume propriu sau în numele altei persoane.

1. În situația în care persoana în contul sau în numele căreia a fost încheiată asigurarea nu are niciun interes în obiectul asigurat, asigurarea este nulă.

2. În situația în care în polița de asigurare nu se prevede că asigurarea este încheiată în contul altuia, se consideră că aceasta este încheiată în contul celui care contractează.

[…]

Articolul 429 Nulitatea asigurării pentru omisiuni sau declarații inexacte

Orice declarație inexactă, precum și orice omisiune voluntară a faptelor sau împrejurărilor cunoscute ale asiguratului sau ale celui care încheie asigurarea și care ar fi putut influența existența sau condițiile contractului determină nulitatea asigurării.

Alineat unic. În cazul în care partea care face declarațiile a fost de rea-credință, asiguratorul va putea pretinde prima."

**Situația de fapt din cauza principală și întrebarea preliminară**

13 La 20 mai 2004 s-a produs un accident rutier în care au fost implicate, pe de o parte, un autovehicul condus de domnul Teixeira Pereira și care aparținea doamnei Crystello Pinto Moreira Pereira și, pe de altă parte, o motocicletă condusă de proprietarul său, domnul Seemann. Accidentul a cauzat moartea conducătorilor celor două vehicule.

14 Caisse Suisse de Compensation a introdus, la 11 ianuarie 2010, o acțiune în justiție împotriva Fundo de Garantia Automóvel și a doamnei Crystello Pinto Moreira Pereira, prin intermediul căreia solicită rambursarea sumei de 285 980,54 de euro, plătită membrilor familiei asiguratului său, domnul Seemann.

15 Pârâtele menționate au ridicat excepția lipsei calității procesuale pasive, întrucât la data accidentului exista un contract de asigurare valabil încheiat cu societatea denumită în prezent Fidelidade – Companhia de Seguros (denumită în continuare „asiguratorul"), care acoperea răspunderea civilă privind autovehiculul. Chemată să intervină în cauză, această societate a susținut că contractul de asigurare de răspundere civilă auto nu era valabil întrucât asiguratul a declarat în mod fals, la data încheierii contractului, că era proprietarul și conducătorul obișnuit al vehiculului.

16 Instanța de fond s-a pronunțat în sensul că contractul de asigurare era lipsit de validitate, iar această nevaliditate era opozabilă victimelor. Sesizat în apel, Tribunal da Relação de Porto (Curtea de apel din Porto, Portugalia) a hotărât că acest contract nu era valabil, însă această lipsă de validitate nu era opozabilă victimelor. Asiguratorul a formulat recurs împotriva hotărârii Tribunal da Relação de Porto (Curtea de apel din Porto) în fața Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție, Portugalia), invocând nulitatea absolută a contractului de asigurare în cauză și caracterul opozabil al acestei nulități față de victimă, domnul Seemann, și față de Caisse Suisse de Compensation.

17 În ceea ce privește interpretarea Primei, a celei de A doua și a celei de A treia directive referitoare la asigurarea auto, instanța de trimitere consideră că există îndoieli cu privire la aspectul opozabilității față de victime a nulității absolute a contractului de asigurare, precum cea menționată la articolul 428 alineatul 1 din Codul comercial portughez.

18 Astfel, există în jurisprudența Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) interpretări divergente. Un prim curent de gândire a statuat în sensul că contractul de asigurare este afectat de nulitate absolută în cazul în care asiguratul declară în mod fals că este proprietarul vehiculului și conducătorul obișnuit al acestuia pentru ca asiguratorul să încheie un contract de asigurare și/sau să îl încheie în condiții mai puțin oneroase pentru asigurat. Nulitatea absolută se întemeiază în special pe neîndeplinirea condiției legale privind „interesul" asiguratului, impusă prin articolul 428 alineatul 1 din

Codul comercial portughez. În temeiul articolului 14 din Decretul-lege nr. 522/85, nulitatea absolută este, în conformitate cu acest curent jurisprudențial, opozabilă victimei. Această abordare ține cont de faptul că victima continuă să fie protejată prin intermediul Fondului de Garantare pentru Autovehicule.

19 În conformitate cu al doilea curent de gândire, posibilitatea ca contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto să fie încheiat de un terț constituie o derogare de la condiția legală menționată privind „interesul" asiguratului. În consecință, problematica ar trebui să fie rezolvată în lumina regimului specific aplicabil declarațiilor false în cadrul încheierii contractului de asigurare, care este numai acela al nulității relative, care nu este opozabilă victimei.

20 În aceste condiții, Supremo Tribunal de Justiça (Curtea Supremă de Justiție) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 2 alineatul (1) din [A doua directivă] și articolul 1 din [A treia directivă] se opun unei legislații naționale care sancționează cu nulitatea absolută un contract de asigurare ca urmare a unor declarații false făcute cu privire la proprietarul autovehiculului și la identitatea conducătorului său obișnuit, întrucât contractul a fost încheiat de o persoană care nu are niciun interes economic în circulația vehiculului și cu intenția subiacentă frauduloasă a persoanelor interesate (asiguratul, proprietarul vehiculului și conducătorul său obișnuit) de a obține acoperirea riscurilor derivate din circulația vehiculului prin (i) încheierea unui contract pe care asiguratorul nu l-ar fi încheiat dacă ar fi avut cunoștință de identitatea asiguratului și prin (ii) achitarea unei prime de asigurare mai mici decât cea datorată în mod normal în funcție de vârsta conducătorului obișnuit?"

**Cu privire la întrebarea preliminară**

21 Prin intermediul întrebării formulate, 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 ar avea ca efect ca, în împrejurări precum cele din cauza principală, nulitatea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto care rezultă din declarațiile false inițiale făcute de asigurat cu privire la identitatea proprietarului și a conducătorului obișnuit al vehiculului în cauză sau din împrejurarea că persoana în contul sau în numele căreia a fost încheiat acest contract de asigurare nu avea niciun interes economic în încheierea contractului menționat să fie opozabilă față de terții victime.

22 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 Europene, 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 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 26 și jurisprudența citată).

23 În acest scop, articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, astfel cum a fost precizat și completat prin A doua și prin A treia directivă, impune 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 precizează, printre altele, categoriile de daune și terții victime pe care această asigurare trebuie să le acopere (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company Limited și Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punctul 28).

24 În ceea ce privește drepturile recunoscute terților victime, articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă se opune ca compania de asigurări de răspundere civilă auto să se poată prevala de dispoziții legale sau de clauze contractuale pentru a refuza să îi despăgubească pe aceștia din urmă în cazul unui

accident produs de un vehicul asigurat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company Limited și Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punctul 33 și jurisprudența citată).

25 Curtea a statuat de asemenea că articolul 2 alineatul (1) primul paragraf din A doua directivă nu face decât să amintească această obligație în ceea ce privește dispozițiile legale sau clauzele contractuale ale unei polițe de asigurare vizate de acest articol, care exclud de la acoperirea oferită de asigurarea de răspundere civilă auto daunele produse terților victime ca urmare a utilizării sau a conducerii vehiculului asigurat de persoane neautorizate să conducă acest vehicul, de persoane care nu sunt titularele unui permis de conducere sau de persoane care nu s-au conformat obligațiilor legale de ordin tehnic privind starea și siguranța vehiculului respectiv (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company Limited și Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punctul 34, precum și jurisprudența citată).

26 Desigur, prin derogare de la această obligație, articolul 2 alineatul (1) al doilea paragraf din A doua directivă prevede că anumite victime ar putea să nu fie despăgubite de compania de asigurări, având în vedere situația pe care ele însele au creat-o, și anume persoanele care s-au îmbarcat voluntar în vehiculul care a cauzat prejudiciul, în cazul în care compania poate dovedi că acestea cunoșteau că acel vehicul fusese furat. Cu toate acestea și astfel cum a constatat deja Curtea, nu se poate deroga de la articolul 2 alineatul (1) primul paragraf din A doua directivă decât în această singură ipoteză specială (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company Limited și Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punctul 35).

27 Prin urmare, trebuie să se considere că împrejurarea că compania de asigurări a încheiat un contract în baza unor omisiuni sau a unor declarații false făcute de asigurat nu este de natură să îi permită să se prevaleze de dispozițiile legale privind nulitatea contractului și să o opună terțului victimă pentru a se exonera de obligația care decurge din articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă de a-l despăgubi pe acesta ca urmare a unui accident cauzat de vehiculul asigurat.

28 Aceeași este situația în ceea ce privește împrejurarea că asiguratul nu este conducătorul obișnuit al vehiculului.

29 Astfel, Curtea a hotărât că împrejurarea că un vehicul este condus de o persoană care nu este înscrisă în polița de asigurare referitoare la acest vehicul nu poate permite să se considere că un astfel de vehicul nu este asigurat în sensul articolului 1 alineatul (4) al treilea paragraf din A doua directivă, având în vedere în special obiectivul privind protecția victimelor accidentelor rutiere urmărit de Prima, de A doua și de A treia directivă (Hotărârea din 1 decembrie 2011, Churchill Insurance Company Limited și Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, punctul 40).

30 În acest context, instanța de trimitere solicită de asemenea Curții să stabilească dacă o companie de asigurări are dreptul să invoce, în cazul unui contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto în curs și pentru a se sustrage de la obligația de a indemniza terții victime ca urmare a unui accident cauzat de vehiculul asigurat, o dispoziție legală precum articolul 428 alineatul 1 din Codul comercial portughez, care prevede nulitatea unui contract de asigurare în cazul în care persoana în contul sau în numele căreia a fost încheiată asigurarea nu are niciun interes economic pentru încheierea acestui contract.

31 Este necesar să se arate că un asemenea aspect se referă la condițiile legale de validitate a unui contract de asigurare, care sunt reglementate nu de dreptul Uniunii, ci de cel al statelor membre.

32 Acestea din urmă sunt însă obligate să garanteze faptul că răspunderea civilă aplicabilă conform dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile celor trei directive menționate mai sus. Din jurisprudența Curții reiese de asemenea că statele membre trebuie să își exercite competențele în acest domeniu cu respectarea dreptului Uniunii și că dispozițiile naționale

care reglementează despăgubirea pentru accidentele care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util (Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctele 30 și 31, precum și jurisprudența citată).

33 Or, astfel cum a arătat Comisia Europeană, dreptul la despăgubire al victimelor unui accident este susceptibil să fie afectat de condițiile de validitate ale contractului de asigurare, precum clauzele generale prevăzute la articolul 428 alineatul 1 și la articolul 429 alineatul 1 din Codul comercial portughez.

34 Prin urmare, astfel de dispoziții sunt susceptibile să conducă la nedespăgubirea terților victime și, în consecință, să aducă atingere efectului util al directivelor menționate.

35 Această constatare nu poate fi repusă în discuție de posibilitatea ca victimei să i se plătească o despăgubire din Fondul de Garantare pentru Autovehicule. Astfel, intervenția organismului vizat la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă a fost concepută ca o măsură de ultimă instanță, prevăzută numai în cazul în care prejudiciile au fost cauzate de un vehicul pentru care nu s-a respectat obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, și anume un vehicul pentru care nu există contract de asigurare. O asemenea limitare se explică prin faptul că această dispoziție impune tuturor statelor membre, astfel cum s-a arătat la punctul 23 din prezenta hotărâre, obligația de a asigura că, sub rezerva derogărilor prevăzute la articolul 4 din această din urmă directivă, toți proprietarii și deținătorii de vehicule care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor încheie cu o companie de asigurări un contract care să garanteze, în limitele definite de dreptul Uniunii, răspunderea lor civilă pentru pagubele produse de vehiculul menționat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2013, Csonka și alții, C-409/11, EU:C:2013:512, punctele 30 și 31).

36 Or, astfel cum s-a amintit la punctul 29 din prezenta hotărâre, împrejurarea că un vehicul a fost condus de o persoană care nu este înscrisă în polița de asigurare referitoare la acest vehicul nu poate permite să se considere că acesta nu este asigurat în sensul articolului 1 alineatul (4) al treilea paragraf din A doua directivă.

37 Având în vedere toate considerațiile precedente, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă și articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă trebuie să fie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale care ar avea ca efect ca, în împrejurări precum cele din cauza principală, nulitatea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto care rezultă din declarațiile false inițiale făcute de asigurat cu privire la identitatea proprietarului și a conducătorului obișnuit al vehiculului în cauză sau din împrejurarea că persoana în contul sau în numele căreia a fost încheiat acest contract de asigurare nu avea niciun interes economic în încheierea contractului menționat să fie opozabilă față de terții victime.

**Cu privire la cheltuielile de judecată**

38 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, 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 șasea) 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 și 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**

**trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale care ar avea ca efect ca, în împrejurări precum cele din cauza principală, nulitatea unui contract de asigurare de răspundere civilă auto care rezultă din declarațiile false inițiale făcute de asigurat cu privire la identitatea proprietarului și a conducătorului obișnuit al vehiculului în cauză sau din împrejurarea că persoana în contul sau în numele căreia a fost încheiat acest contract de asigurare nu avea niciun interes economic în încheierea contractului menționat să fie opozabilă față de terții victime.**

Semnături