



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

23 octombrie 2012*

„Asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule — Directiva 72/166/CEE — Articolul 3 alineatul (1) — Directiva 84/5/CEE — Articolul 2 alineatul (1) — Directiva 90/232/CEE — Articolul 1 — Dreptul la despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule — Răspunderea civilă a asiguratului — Contribuția victimei la producerea prejudiciului — Limitarea dreptului la despăgubire”

În cauza C-300/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunal da Relação de Guimarães (Portugalia), prin decizia din 22 aprilie 2010, primită de Curte la 17 iunie 2010, în procedura

Vítor Hugo Marques Almeida

împotriva

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,

Jorge Manuel da Cunha Carvalheira,

Paulo Manuel Carvalheira,

Fundo de Garantia Automóvel,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul V. Skouris, președinte, domnul K. Lenaerts, vicepreședinte, domnul A. Tizzano, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii L. Bay Larsen și A. Rosas, doamna M. Berger și domnul E. Jarașiūnas, președinți de cameră, domnii E. Juhász, J.-C. Bonichot și A. Arabadjiev (raportor), doamna A. Prechal și domnul C. G. Fernlund, judecători,

avocat general: doamna V. Trstenjak,

grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 22 mai 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru domnul Marques Almeida, de A. Novo, advogada;

* Limba de procedură: portugheza.

- pentru guvernul portughez, de L. Inez Fernandes și de S. Nunes de Almeida, în calitate de agenți;
- pentru guvernul german, de T. Henze și de F. Wannek, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de P. Guerra e Andrade, de N. Yerrell și de G. Braun, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 5 iulie 2012,

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 articolelor 1 și 1a 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 Marques Almeida, pe de o parte, și Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (denumită în continuare „Fidelidade-Mundial”), domnul da Cunha Carvalheira, domnul Carvalheira, precum și Fundo de Garantia Automóvel, pe de altă parte, cu privire la despăgubirea de către aceștia din urmă, în temeiul răspunderii civile pentru pagubele produse de autovehicule, a daunelor suferite de domnul Marques Almeida ca urmare a unui accident de circulație.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

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

„[...] fiecare stat membru 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. 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 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.

[...]”

- 6 Potrivit articolului 1a din A treia directivă, introdus prin 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 privind asigurarea de răspundere civilă auto (JO L 149, p. 14, Ediție specială, 06/vol. 7 p. 212):

„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.”

Dreptul portughez

- 7 Potrivit 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.”

- 8 Articolul 504 alineatul 1 din acest cod prevede:

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

9 Potrivit articolului 505 din codul menționat:

„Fără a se aduce atingere dispozițiilor articolului 570, răspunderea prevăzută la articolul 503 alineatul 1 este exclusă numai atunci când accidentul este imputabil victimei sau unui terț ori atunci când rezultă dintr-un caz de forță majoră care nu are legătură cu funcționarea vehiculului.”

10 Articolul 570 din același cod prevede:

„1. Atunci când culpa victimei a contribuit la geneza sau la agravarea daunelor, instanța competentă trebuie să determine, având în vedere gravitatea culpei uneia sau celeilalte dintre părți și consecințele care rezultă din aceasta, dacă despăgubirea trebuie acordată în totalitate, redusă sau chiar exclusă.

2. Dacă răspunderea se întemeiază pe o simplă prezumție de culpă, culpa victimei, sub rezerva dispozițiilor contrare, exclude obligația de despăgubire.”

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

11 La 12 iunie 2004, un vehicul în care domnul Marques Almeida era pasager a intrat în coliziune cu un vehicul care aparținea domnului da Cunha Carvalho și care era condus de domnul Carvalho.

12 Ca urmare a coliziunii, domnul Marques Almeida, pasager pe locul din față al vehiculului, care nu avea atașată centura de siguranță, a fost proiectat prin parbriz, ceea ce i-a provocat plăgi tăiate adânci la cap și pe față.

13 La data producerii coliziunii, proprietarul vehiculului în care se găsea domnul Marques Almeida dispunea de o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de acest autovehicul, încheiată la Fidelidade-Mundial. În schimb, pentru vehiculul care aparținea domnului da Cunha Carvalho nu exista un contract de asigurare de răspundere civilă auto.

14 Ca urmare a acestui accident, domnul Marques Almeida a introdus o acțiune la instanța portugheză competentă, solicitând ca Fidelidade-Mundial, domnii da Cunha Carvalho și Carvalho, precum și Fundo de Garantia Automóvel să fie obligați în solidar la plata sumei de 65 000 de euro cu titlu de despăgubire pentru vătămările suferite în accident, precum și la plata sumei care ar urma să fie achitată pentru eventualele operații chirurgicale la care va fi supus.

15 Acțiunea a fost respinsă în temeiul articolului 570 din Codul civil portughez, pentru motivul că vătămările suferite de domnul Marques Almeida se datorau culpei proprii, întrucât acesta nu a purtat centura de siguranță, cu încălcarea dispozițiilor articolului 82 alineatul 1 din Codul rutier portughez.

16 Domnul Marques Almeida a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Tribunal da Relação de Guimarães.

17 Instanța de trimitere arată că, potrivit jurisprudenței naționale majoritare, aplicată de prima instanță, culpa victimei unui accident de circulație în producerea daunelor pe care le-a suferit ar fi, potrivit articolelor 505 și 570 din Codul civil portughez, de natură să excludă răspunderea obiectivă a persoanei care asigură comanda efectivă a vehiculului în cauză, astfel cum rezultă aceasta din articolul 503 alineatul (1) din codul menționat.

18 Din aceasta ar rezulta că, în împrejurări precum cele din acțiunea principală, în măsura în care nu este demonstrată culpa conducătorilor vehiculelor care au intrat în coliziune, în timp ce s-a dovedit că la originea vătămărilor suferite de pasagerul victimă se află culpa sa, acesta nu ar putea fi despăgubit în temeiul răspunderii obiective prevăzute la articolul 503 alineatul (1) din Codul civil portughez.

- 19 Cu toate acestea, instanța de trimitere apreciază că reiese din jurisprudența Curții, în special din Hotărârea din 30 iunie 2005, Candolin și alții (C-537/03, Rec., p. I-5745), și din Hotărârea din 19 aprilie 2007, Farrell (C-356/05, Rep., p. I-3067), că aceasta se străduiește să protejeze în special pasagerii din vehicule accidentate. Astfel, Curtea ar fi considerat inaplicabile prevederile legale și contractuale care, într-un stat membru, exclud în anumite circumstanțe obligația de a despăgubi pasagerii menționați, cu încălcarea prevederilor Primei, ale celei de A doua și ale celei de A treia directive.
- 20 Având în vedere această jurisprudență a Curții, Tribunal da Relação de Guimarães are îndoieli în privința compatibilității regimului de răspundere civilă aplicabil în acțiunea principală cu dispozițiile pertinente din dreptul Uniunii.
- 21 În aceste condiții, Tribunal da Relação de Guimarães 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 articolele 1 și 1a din [A treia directivă] trebuie interpretate în sensul că se opun posibilității ca dreptul civil național, în special articolul 503 alineatul 1 și articolele 504, 505 și 570 din Codul civil, să prevadă că, în cazul unei coliziuni între două vehicule, soldată cu vătămarea pasagerului unuia dintre vehicule (persoana vătămată care solicită despăgubirea) și care nu poate fi considerată ca fiind produsă din culpa niciunuia dintre conducătorii vehiculelor, trebuie refuzată sau limitată despăgubirea la care are dreptul respectivul pasager pentru motivul că acesta a contribuit la producerea daunelor întrucât s-a aflat pe scaunul din dreapta șoferului fără a avea centura de siguranță atașată, contrar dispozițiilor prevăzute de legislația națională:

- dat fiind că s-a demonstrat că, la momentul coliziunii dintre cele două vehicule implicate în accident, din cauza impactului și pentru că nu avea centura de siguranță atașată, respectivul pasager s-a izbit violent cu capul de parbriz, care s-a spart și i-a provocat plăgi tăiate adânci la cap și pe față,
- având de asemenea în vedere că, întrucât, la data producerii accidentului, unul dintre vehiculele implicate nu dispunea de nicio asigurare valabilă încheiată cu o societate de asigurare, acțiunea este îndreptată împotriva societății la care este asigurat celălalt vehicul implicat, împotriva proprietarului vehiculului fără asigurare, împotriva conducătorului acestui din urmă vehicul și împotriva Fundo de Garantia Automóvel, care, dat fiind că este vorba despre o răspundere obiectivă, pot fi obligați în solidar la plata despăgubirilor?”

Cu privire la întrebarea preliminară

Observații introductive

- 22 Trebuie constatat de la bun început că articolul 1a din A treia directivă, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14, nu este aplicabil faptelor din acțiunea principală nici *ratione materiae*, nici *ratione temporis*, astfel cum a arătat în mod întemeiat guvernul german. Astfel, pe de o parte, această prevedere nu vizează decât despăgubirile acordate pentru prejudiciile suferite de pietoni, de cicliști și de alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor. Or, în momentul coliziunii care i-a produs daunele, domnul M. Marques Almeida era pasager al unui autovehicul.

- 23 Pe de altă parte, această prevedere a fost inserată în A treia directivă prin Directiva 2005/14, al cărei articol 7 prevede că aceasta intra în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, și anume la 11 iunie 2005, și al cărei articol 6 alineatul (1) prevede că termenul pentru transpunerea acesteia era cel târziu 11 iunie 2007. Or, accidentul de circulație aflat la originea acțiunii principale s-a produs la 12 iunie 2004.
- 24 În consecință, trebuie să se considere că întrebarea preliminară nu se referă decât la interpretarea articolului 3 alineatul (1) din Prima directivă, a articolului 2 alineatul (1) din A doua directivă și a articolului 1 din A treia directivă.

Cu privire la întrebarea adresată

- 25 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 unor dispoziții naționale care, în caz de coliziune între două autovehicule soldată cu vătămarea corporală a pasagerului unuia dintre autovehicule, fără să poată fi reținută vreo culpă a conducătorilor acestor autovehicule, permit limitarea sau excluderea răspunderii civile a celor asigurați și, în consecință, limitarea sau excluderea despăgubirii pasagerului respectiv prin asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule doar în temeiul contribuției acestuia la producerea vătămării menționate.
- 26 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, Hotărârea din 14 septembrie 2000, Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec., p. I-6711, punctul 24, Hotărârea din 17 martie 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Rep., p. I-1821, punctul 24, precum și Hotărârea din 9 iunie 2011, Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, Rep., p. I-4955, punctul 23).
- 27 Prima directivă, astfel cum a fost precizată și completată prin A doua și prin 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 (a se vedea Hotărârile Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, punctul 27, Carvalho Ferreira Santos, punctul 27, precum și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, punctul 24, citate anterior).
- 28 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 acestor pagube 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 (Hotărârile Carvalho Ferreira Santos, punctul 31 și jurisprudența citată, și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, punctul 25, citate anterior).
- 29 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 Carvalho Ferreira Santos, punctul 32 și jurisprudența citată, și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, punctul 26, citate anterior)

- 30 În aceste condiții, statele membre sunt obligate să garanteze că răspunderea civilă pentru accidente rezultate din circulația vehiculelor aplicabilă potrivit dreptului lor național este acoperită printr-o asigurare conformă cu dispozițiile celor trei directive menționate anterior (Hotărârile Mendes Ferreira și Delgado Correia Ferreira, punctul 29, Farrell, punctul 33, Carvalho Ferreira Santos, punctul 34, precum și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, punctul 27, citate anterior).
- 31 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 accidente care rezultă din circulația vehiculelor nu pot priva Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util (Hotărârea Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, citată anterior, punctul 28).
- 32 Astfel cum a precizat Curtea, aceste directive ar fi lipsite de un astfel de efect dacă, în temeiul contribuției victimei la producerea prejudiciului, o reglementare națională, definită pe baza unor criterii generale și abstracte, fie ar refuza victimei dreptul de a fi despăgubită prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, fie ar limita un asemenea drept în mod disproporționat. Prin urmare, acest drept poate fi limitat numai în împrejurări excepționale, pe baza unei aprecieri individuale (Hotărârea Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, citată anterior, punctul 29).
- 33 Curtea a concluzionat astfel că articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă și articolul 1 din A treia directivă se opun unei reglementări naționale care permite să se refuze sau să se limiteze în mod disproporționat, doar în temeiul contribuției acestuia la producerea prejudiciului, dreptul pasagerului de a primi o despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (a se vedea în acest sens Hotărârile Candolin și alții, punctul 35, și Farrell, punctul 35, citate anterior).
- 34 Cu toate acestea, în acțiunea principală trebuie să se arate, pe de o parte, că, spre deosebire de circumstanțele care au determinat pronunțarea Hotărârilor Candolin și alții și Farrell, dreptul la despăgubire al victimelor unui accident de circulație nu este afectat din cauza unei limitări a acoperirii de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule prin dispoziții în materie de asigurare, ci, la fel ca în cauzele în care s-au pronunțat Hotărârile Carvalho Ferreira Santos și Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, citate anterior, din cauza regimului național de răspundere civilă pentru pagubele produse prin accidente cauzate de autovehicule.
- 35 Astfel, reglementarea națională din acțiunea principală nu urmărește decât să determine dreptul victimei la o despăgubire în temeiul răspunderii civile a asiguratului, precum și eventuala întindere a acestui drept. În schimb, aceasta nu este de natură să limiteze acoperirea asigurării de răspundere civilă, care ar fi stabilită în sarcina unui asigurat.
- 36 Pe de altă parte, din decizia de trimitere reiese că articolele 503 și 504 din Codul civil portughez stabilesc o răspundere obiectivă în cazul unui accident de circulație, dar că, fără a aduce atingere articolului 570 din acest cod, răspunderea pentru riscul vehiculului, prevăzută la articolul 503 alineatul 1 din codul menționat, este exclusă, potrivit articolului 505 din acest cod, numai atunci când accidentul este imputabil victimei sau unui terț ori atunci când rezultă dintr-un caz de forță majoră. Articolul 570 alineatul 1 din Codul civil portughez precizează că, atunci când culpa victimei a contribuit la geneza sau la agravarea daunelor, aceasta poate fi lipsită în tot sau în parte de despăgubire, în funcție de aprecierea gravității culpei fiecărei persoane implicate și a consecințelor acesteia, efectuată de instanța competentă (a se vedea în acest sens Hotărârea Ambrósio Lavrador și Olival Ferreira Bonifácio, citată anterior, punctul 32).
- 37 Contrar contextelor juridice din cauzele care au determinat pronunțarea Hotărârilor Candolin și alții și Farrell, citate anterior, în cazul contribuției victimei unui accident de circulație, în speță a pasagerului unui vehicul implicat într-un astfel de accident, la propriul prejudiciu, legislația națională menționată

nu are, aşadar, ca efect excluderea din oficiu sau limitarea în mod disproporţionat a dreptului acestei victime la o despăgubire prin asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule a conducătorului vehiculului implicat în accident (a se vedea Hotărârile Carvalho Ferreira Santos, punctul 43, şi Ambrósio Lavrador şi Olival Ferreira Bonifácio, punctul 34, citate anterior).

- 38 Având în vedere consideraţiile care precedă, trebuie constatat că legislaţia naţională din acţiunea principală nu afectează garanţia, prevăzută de dreptul Uniunii, ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de autovehicule, determinată potrivit dreptului naţional aplicabil, să fie acoperită printr-o asigurare conformă cu Prima, cu A doua şi cu A treia directivă (a se vedea Hotărârile Carvalho Ferreira Santos, punctul 44, şi Ambrósio Lavrador şi Olival Ferreira Bonifácio, punctul 34, citate anterior).
- 39 Rezultă că trebuie să se răspundă la întrebarea adresată în sensul că, în circumstanţe precum cele din acţiunea principală, articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă şi articolul 1 din A treia directivă trebuie interpretate în sensul că nu se opun unor dispoziţii naţionale care, în caz de coliziune între două autovehicule soldată cu vătămarea corporală a pasagerului unuia dintre autovehicule, fără să poată fi reţinută vreo culpă a conducătorilor acestor autovehicule, permit limitarea sau excluderea răspunderii civile a asiguraţilor.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 40 Întrucât, în privinţa părţilor din acţiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanţa de trimitere, este de competenţa acesteia să se pronunţe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observaţii Curţii, altele decât cele ale părţilor menţionate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

În circumstanţe precum cele din acţiunea principală, articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislaţiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto şi introducerea obligaţiei de asigurare a acestei răspunderi, articolul 2 alineatul (1) din A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislaţiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule şi articolul 1 din A treia directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislaţiei statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule trebuie interpretate în sensul că nu se opun unor dispoziţii naţionale care, în caz de coliziune între două autovehicule soldată cu vătămarea corporală a pasagerului unuia dintre autovehicule, fără să poată fi reţinută vreo culpă a conducătorilor acestor autovehicule, permit limitarea sau excluderea răspunderii civile a asiguraţilor.

Semnături