

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL

M. L. A. GEELHOED

présentées le 10 mars 2005¹

I — Introduction

1. Le Korkein oikeus (qui est la Cour de cassation de Finlande) a adressé une série de questions préjudicielles à la Cour concernant l'interprétation de la directive 72/166/CEE, du 24 avril 1972² (ci-après la «première directive»), de la directive 84/5/CEE du 30 décembre 1983³ (ci-après la «deuxième directive»), et de la directive 90/232/CEE, du 14 mai 1990⁴ (ci-après la «troisième directive»), concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

2. Le juge de renvoi a formulé ces questions préjudicielles dans le but de s'entendre préciser en substance si le passager qui a

subi des lésions corporelles au cours d'un accident de roulage et qui savait ou devait savoir que le chauffeur de ce véhicule se trouvait sous l'influence de l'alcool au moment de cet accident peut être exclu, en tout ou en partie, par la législation nationale, du bénéfice de la protection que lui confèrent les directives communautaires concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

II — Le droit communautaire

3. Le législateur communautaire a commencé, dès 1972, à adopter des directives visant à harmoniser les législations des États membres concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

4. La première directive prévoit l'abolition des contrôles de la carte verte aux frontières ainsi que l'introduction, dans tous les États membres, d'une assurance obligatoire de la responsabilité civile couvrant tout dommage intervenu sur le territoire communautaire.

1 — Langue originale: le néerlandais.

2 — Directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 103, p. 1).

3 — Deuxième directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO 1984, L 8, p. 17).

4 — Troisième directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 129, p. 33).

5. Se fondant sur le principe que les victimes des accidents de circulation doivent être dédommagées dès l'instant où la responsabilité a été déterminée, l'article 3, paragraphe 1, de la première directive dispose ce qui suit:

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

6. Le législateur communautaire a adopté la deuxième directive afin d'harmoniser les différents aspects du contenu de cette assurance obligatoire de manière à garantir une protection minimum aux victimes des accidents de la route et à réduire les différences de couverture qu'elle prévoit dans les différents États membres.

7. La deuxième directive concerne la portée, c'est-à-dire l'étendue de la couverture de l'assurance obligatoire, pour laquelle elle fixe des montants minimum. L'article 1^{er}, paragraphes 1 et 2, de la deuxième directive est formulé comme suit:

«1. L'assurance visée à l'article 3 paragraphe 1 de la directive 72/166/CEE couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.

2. Sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les États membres, chaque État membre exige que les montants pour lesquels cette assurance est obligatoire s'élèvent au minimum:

- pour les dommages corporels, à 350 000 euros lorsqu'il n'y a qu'une victime; lorsqu'il y a plusieurs victimes lors d'un seul sinistre, ce montant est multiplié par le nombre des victimes;
- pour les dommages matériels, à 100 000 euros par sinistre quel que soit le nombre de victimes.

Les États membres peuvent prévoir en lieu et place des montants minimaux précédents un montant minimal de 500 000 euros pour les dommages corporels, lorsqu'il y a plusieurs victimes lors d'un seul et même sinistre, ou, pour les dommages corporels et matériels, un montant global minimal de 600 000 euros par sinistre, quels que soient le nombre de victimes ou la nature des dommages.»

8. Aux termes de l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive, «chaque État membre prend les mesures utiles pour que toute disposition légale ou clause contractuelle qui est contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3 paragraphe 1 de la directive 72/166/CEE, qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par:

- des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées, ou

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

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

soit [...] réputée sans effet en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre».

9. Conformément à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, la disposition ou clause visée au premier tiret est opposable aux

personnes qui ont, de leur plein gré, pris place dans le véhicule qui a causé le dommage lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

10. La troisième directive a été adoptée dans le but de préciser certaines dispositions concernant l'assurance obligatoire parce qu'il existait toujours des différences considérables dans l'étendue de la couverture garantie par l'assurance.

11. Aux termes du cinquième considérant de l'exposé des motifs de la troisième directive, il existe des lacunes dans la couverture d'assurance obligatoire des passagers des véhicules automobiles dans certains États membres. Pour protéger cette catégorie particulièrement vulnérable de victimes potentielles, il convient de combler ces lacunes.

12. Enfin, l'article 1^{er} de la troisième directive dispose ce qui suit:

«Sans préjudice du deuxième alinéa de l'article 2 paragraphe 1 de la directive 84/5/CEE, l'assurance visée à l'article 3 paragraphe 1 de la directive 72/166/CEE couvre

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

ayant mené à la réalisation du dommage. Si une personne a provoqué le dommage corporel qu'elle a subi, consciemment ou par négligence grave, elle ne sera indemnisée que dans la mesure où d'autres circonstances ont contribué à la réalisation du dommage.»

III — Le droit national

13. Les dispositions générales concernant l'assurance automobile obligatoire sont énoncées dans la loi sur l'assurance automobile (Liikennevakuutuslaki), qui exige que les lésions corporelles ou les dommages matériels résultant de la circulation des véhicules automoteurs soient couverts par une assurance.

14. L'article 7, paragraphe 1, de la loi sur l'assurance automobile dispose ce qui suit à propos de la contribution de la victime elle-même à la réalisation du dommage qu'elle a subi:

«Si celui qui a été lésé par un accident de la circulation a lui-même contribué à sa réalisation, l'indemnisation des dommages, autres que corporels, qu'il a subis, peut lui être refusée, ou être réduite, selon la faute qu'il a commise, la manière dont le véhicule a été conduit et les autres circonstances

15. L'article 7, paragraphe 3, de la loi sur l'assurance automobile contient une disposition spécifique relative au droit à réparation du dommage corporel du passager dans le cas où le conducteur était sous l'emprise d'un produit stupéfiant:

«Si une personne a provoqué le dommage corporel qu'elle a subi, en conduisant un véhicule, alors que, au moment de conduire ou après, son taux d'alcool dans le sang était d'au moins 1,2 pour mille ou son taux d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,6 milligrammes, ou bien qu'elle a provoqué le dommage en conduisant le véhicule sous l'emprise de l'alcool ou/et d'une autre substance enivrante, de sorte que sa capacité à agir sans faire de faute s'était considérablement affaiblie, l'indemnisation n'est prise en charge par l'assurance que s'il existe un motif spécifique pour ce faire. Les précédentes dispositions, relatives au droit à indemnisation du conducteur, sont également applicables au passager qui se trouvait à bord du véhicule lors de la réalisation du dommage, bien qu'il ait connu ou ait dû connaître l'état du conducteur.»

IV — Les faits et le déroulement de la procédure

16. Le 24 avril 1997, M^{me} Tanja Candolin, mère de M^{lle} Katja Candolin, ainsi que MM. Jari-Antero Viljaniemi et Veli-Matti Paananen ont effectué un voyage dans la voiture de M. Paananen, que M. Jarno Ruokaranta conduisait. Conduisant à une vitesse de 180 km/heure dans une zone où la vitesse était successivement limitée à 80 et à 60 km/h, M. Ruokaranta a perdu le contrôle du véhicule et a quitté la route. Le taux d'alcool dans le sang de M. Ruokaranta était, au moment des faits, de 2,08 pour mille. Les passagers étaient également en état d'ivresse.

17. M^{me} Candolin est décédée des suites de l'accident. M. Viljaniemi a eu une luxation de la hanche et M. Paananen a subi une lésion de la moelle épinière, une lésion cérébrale et une paralysie des membres inférieurs. Les vêtements de M. Viljaniemi ont été endommagés.

18. Le véhicule était assuré auprès de la compagnie d'assurances Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola.

19. Le Porin käräjäoikeus (tribunal de première instance) a reconnu M. Ruokaranta coupable, avec circonstances aggravantes, de conduite en état d'ivresse, de mise en danger

de la circulation, d'homicide et de blessures par négligence. Pour ces motifs, M. Ruokaranta a été condamné à une peine d'emprisonnement. M. Paananen a été reconnu coupable d'avoir laissé conduire une personne en état d'ivresse mais, eu égard aux importantes lésions qu'il avait subies, il a été dispensé de peine.

20. Le Tribunal de première instance a condamné M. Ruokaranta à verser une pension alimentaire à M^{lle} Candolin jusqu'au 2 septembre 2000 et à l'indemniser des frais qu'elle avait dû exposer pour les obsèques de sa mère. Il l'a également condamné à dédommager M. Viljaniemi de ses frais d'hospitalisation, du préjudice et de la douleur physiques qu'il avait subis ainsi que des dégradations causées à ses vêtements. M. Ruokaranta a également été condamné à indemniser M. Paananen des frais d'hospitalisation et des frais médicaux qu'il avait dû exposer, du préjudice et de la douleur physiques qu'il avait subis ainsi que des séquelles irréversibles de ses blessures, de même qu'à une indemnité mensuelle pendant une période de 24 ans en compensation de sa perte de revenus. Dans la mesure où les actes de M. Ruokaranta ont été largement conscients et qualifiés de graves, le käräjäoikeus a considéré qu'il n'avait pas de raison de diminuer les indemnités.

21. Concernant la question du paiement des indemnités par la compagnie d'assurances du véhicule conduit par M. Ruokaranta, le tribunal de première instance a relevé que

tout le groupe avait passé plusieurs heures ensemble et bu de l'alcool. Ils étaient ensuite montés, par leurs propres moyens, dans le véhicule que M. Ruokaranta a conduit. Ils auraient tous dû s'apercevoir de l'état d'ivresse de M. Ruokaranta. Il s'ensuit qu'aucun d'entre eux n'avait droit en principe à percevoir d'indemnité de la compagnie d'assurances, en vertu de l'article 7, paragraphe 3, de la loi sur l'assurance automobile. Cependant, s'il y avait un «motif spécifique» de verser une indemnité au sens de cette disposition, la compagnie d'assurances pourrait être contrainte à payer cette indemnité.

22. M. Paananen avait subi de graves lésions, irréversibles. Eu égard à la situation financière de M. Ruokaranta, il était très improbable qu'il réussisse à verser les indemnités accordées par le tribunal à M. Paananen. Considérant qu'une perte totale d'indemnisation serait excessive dans le cas de M. Paananen, le tribunal de première instance a décidé que ce serait la compagnie d'assurances du véhicule conduit par M. Ruokaranta qui lui verserait les indemnités allouées. Dans le cas de M^{lle} Candolin et de M. Viljaniemi, en revanche, le tribunal de première instance n'a pas estimé qu'il y avait des motifs spécifiques justifiant que les indemnités leur soient versées par la compagnie d'assurances.

23. L'affaire ayant été portée en appel, le Turun hovioikeus (cour d'appel) a considéré, à propos de l'obligation de réparation pesant sur M. Ruokaranta, que son degré de

culpabilité était tel qu'il n'y avait pas de raison d'adapter les indemnités qu'il avait été condamné à verser sur la base de considérations économiques ou au motif que les passagers avaient contribué à la réalisation des dommages subis. Concernant le paiement des indemnités par la compagnie d'assurance, la cour d'appel n'a modifié le jugement du tribunal de première instance qu'en ce qu'elle a estimé que l'indemnisation dont M. Ruokaranta était redevable à M. Paananen ne devait pas non plus être versée par la compagnie d'assurances.

24. M^{lle} Candolin, MM. Viljaniemi et Paananen se sont alors pourvus en cassation devant le Korkein oikeus afin d'obtenir que la compagnie d'assurances du véhicule soit condamnée à verser l'indemnisation du dommage. Par ordonnance du 19 décembre 2003, la juridiction suprême a alors décidé de saisir la Cour des questions préjudicielles suivantes:

- «1) L'article 1^{er} de la troisième directive 90/232/CEE, selon lequel l'assurance couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur, résultant de la circulation d'un véhicule, ou un autre acte ou principe du droit communautaire, limite-t-il la possibilité de tenir compte, en droit national, de l'incidence de la contribution d'un passager à la réalisation du dommage qu'il a subi, lors de l'examen de son droit à une indemnisation versée par l'assurance automobile obligatoire?

2) Est-il conforme au droit communautaire, dans toute situation autre que celle visée à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive, de refuser ou de limiter, sur le fondement du comportement du passager du véhicule, le droit de celui-ci à être indemnisé par l'assurance obligatoire des dommages qu'il a subis du fait de l'accident? Cela peut-il être le cas par exemple lorsque la personne est montée dans le véhicule bien qu'elle ait pu remarquer que le risque d'accident et de dommage était plus important que d'ordinaire?

3) Le droit communautaire empêche-t-il de tenir compte de l'état d'ivresse du conducteur comme d'un élément qui influe sur sa capacité à conduire un véhicule automobile en toute sécurité?

4) Lorsque le propriétaire d'un véhicule a laissé une personne en état d'ivresse conduire celui-ci, le droit communautaire empêche-t-il d'apprécier plus sévèrement que pour les autres passagers son droit à être indemnisé du préjudice subi par l'assurance obligatoire?»

norvégien ainsi que la compagnie d'assurances Pohjola ont, à quelques exceptions près, présenté des arguments plus ou moins identiques, je reprendrai l'ensemble de ceux-ci dans l'exposé sommaire que je ferai des principales positions du gouvernement finlandais. Je présenterai ensuite les observations de la Commission et de M. Paananen.

26. Le gouvernement finlandais estime que le droit communautaire n'a pas pour objet d'harmoniser les règles légales en matière de responsabilité et il invoque en cela l'arrêt Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira⁵, dans lequel la Cour a déclaré que le droit communautaire ne se prononce pas sur le type de responsabilité civile — pour risque ou pour faute — que l'assurance doit couvrir.

Les directives imposent uniquement aux États membres l'obligation de prendre toutes les mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire soit couverte par une assurance. Les États membres demeurent donc pleinement compétents à fixer les règles légales de la responsabilité civile qui s'appliquent aux accidents résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

V — Les observations des parties

25. Étant donné que les gouvernements finlandais, suédois, autrichien, allemand et

⁵ — Arrêt du 14 septembre 2000 (C-348/98, Rec. p. I-6711, points 23, 28 et 29).

27. Le droit communautaire n'impose aucune restriction quant à la manière dont il convient d'apprécier l'importance de la contribution des victimes elles-mêmes au dommage qu'elles ont subi dans les cas individuels. Les règles de la responsabilité civile applicables en droit national veulent que la victime qui a elle-même contribué à la naissance du préjudice ne soit pas, ou du moins pas entièrement, indemnisée. C'est au juge national qu'il appartient de décider comment les dispositions concernant la responsabilité doivent s'appliquer à chaque cas particulier.

28. Le dédommagement peut être limité ou refusé dans le cas de victimes ayant consciemment accepté un risque accru d'accident. Se fondant sur les principes généraux de la responsabilité civile, le juge peut limiter ou refuser le dédommagement à une victime qui prend place dans un véhicule en sachant que les risques encourus durant le voyage dépassent largement les limites des risques normaux de subir un dommage. Le droit communautaire ne fait pas obstacle à ce que l'état d'ébriété du chauffeur soit pris en considération au moment d'apprécier s'il y a lieu de limiter l'indemnisation. Il ne s'oppose pas davantage à ce que, lorsque le propriétaire d'un véhicule piloté par un chauffeur en état d'ivresse se trouve au nombre des passagers, une telle circonstance soit qualifiée d'aggravante à son égard. Le gouvernement autrichien ajoute, pour sa part, que le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur n'est pas un tiers victime, mais qu'il a une relation contractuelle avec l'assureur, de sorte qu'en cas d'accident intervenu dans les circonstances évoquées plus haut, il doit faire l'objet d'un jugement plus sévère que les autres passagers.

29. Selon le gouvernement allemand, les directives ne concernent que la relation juridique unissant l'assureur du véhicule et le propriétaire de celui-ci. Leurs règles ne s'appliquent pas à la relation juridique entre la personne responsable de l'accident et les victimes de celui-ci. Cette dernière relation juridique est régie par le droit national de la responsabilité et de la réparation des dommages.

30. Les gouvernements suédois et autrichien ont encore apporté une nuance supplémentaire. Le gouvernement suédois affirme que l'adaptation de l'indemnisation ne peut pas avoir pour effet d'exclure totalement une certaine catégorie de personnes du droit à dédommagement ou de supprimer le droit à réparation pour un certain type de dommages. Le gouvernement autrichien estime qu'un contrat d'assurance obligatoire ne peut pas autoriser l'assureur à limiter son obligation d'indemnisation des victimes ou à s'en exonérer dans les cas où le conducteur du véhicule était en état d'ébriété.

31. Selon la Commission, les questions préjudicielles concernent la relation entre l'assureur et la personne qui a subi des lésions. La question de la responsabilité de cette personne blessée et de l'éventuelle obligation d'indemnisation résultant des blessures doit être résolue sur la base du droit national.

32. Elle estime également que l'assurance obligatoire ne peut en aucun cas exclure toute indemnité pour les lésions corporelles et le dommage matériel subis par les passagers du véhicule assuré, même lorsque le chauffeur était sous l'influence de l'alcool⁶. La Commission fonde cette position essentiellement sur l'arrêt Ruiz Bernáldez⁷. Il résulte de cet arrêt que la Cour tient compte de la situation que les victimes ont elles-mêmes créée, mais uniquement dans les cas visés à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive, qui énumère les cas particuliers dans lesquels l'intervention de l'assurance est exclue.

refusé que dans des circonstances exceptionnelles. M. Paananen souligne que la réparation du dommage doit être la règle parce que les occupants sont dans l'impossibilité de démontrer qu'ils ne connaissaient pas l'état d'ébriété du pilote.

VI — Appréciation

33. De surcroît, le droit communautaire fait obstacle à une appréciation plus sévère du propriétaire de la voiture qui se trouvait dans celle-ci en tant que passager. En effet, l'article 1^{er} de la troisième directive ne fait de distinction en matière de dédommagement qu'entre le chauffeur et les passagers.

34. M. Paananen considère que la directive a pour effet que l'assurance des véhicules automoteurs doit couvrir l'indemnisation de tous les occupants à l'exception du chauffeur. Le dédommagement ne peut être

35. Le juge de renvoi a posé ses questions dans le but de s'entendre préciser en substance si les États membres peuvent inscrire dans leur législation nationale des exclusions du droit des occupants à être dédommagés au titre de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs autres que les exclusions qui sont prévues par les directives. Dans l'hypothèse où ils ne pourraient pas prévoir d'autres exclusions, il faut encore déterminer si un passager qui a subi des lésions et qui savait ou devait savoir que le chauffeur du véhicule était en état d'ivresse au moment de l'accident peut, pour cette raison, être exclu en tout ou en partie du droit à dédommagement par le droit national. Enfin, il faut encore résoudre la question de savoir si le propriétaire du véhicule qui se trouvait dans la voiture en tant que passager peut être jugé plus sévèrement que les autres occupants en raison du fait qu'il a laissé piloter sa voiture par quelqu'un qui était en état d'ébriété.

6 — Voir arrêt du 28 mars 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Rec. p. I-1829, septième phrase du deuxième alinéa du dispositif lue en combinaison avec l'article 1^{er} de la troisième directive).

7 — Cité à la note précédente; voir points 18 à 21.

A — *Remarque préalable*

36. Les trois directives contiennent des règles minimum d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. La première directive prévoit l'instauration, dans tous les États membres, d'une assurance obligatoire de la responsabilité civile couvrant les dommages qui se sont produits sur le territoire de la Communauté. Initialement, il était loisible aux États membres de déterminer la couverture du dommage et les conditions de cette assurance obligatoire. En 1984, la deuxième directive a introduit des règles minimum concernant l'étendue de la couverture obligatoire du dommage matériel et des lésions corporelles, règles qui avaient pour effet de rendre objectifs les risques des usagers de la route dans l'Union européenne. Enfin, la troisième directive a élargi le champ d'application *ratione personae* aux occupants du véhicule autres que le chauffeur.

37. Ces trois directives imposent aux États membres de veiller à ce que chaque propriétaire ou détenteur d'un véhicule transfère sa responsabilité civile concernant celui-ci à une compagnie d'assurances au moyen d'un contrat⁸. Ces polices d'assurance en responsabilité civile pour l'utilisation des véhicules automoteurs doivent couvrir l'ensemble du territoire de la Communauté⁹ et garantir, sur la base d'une prime unique, la couverture exigée par la législation de

chacun des États membres¹⁰. Grâce à l'organisation de la couverture à l'échelle européenne, la réglementation garantit que les victimes obtiennent un dédommagement suffisant indépendamment de l'État membre sur le territoire duquel l'accident s'est produit¹¹.

38. Cette conjonction de directives vise à garantir la libre circulation non seulement des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire des États membres, mais également celle de leurs occupants. Elle a par ailleurs pour but de garantir l'égalité de traitement des victimes des accidents causés par ces véhicules indépendamment du lieu où ces accidents se sont produits dans la Communauté¹².

39. La protection des victimes occupe une place prépondérante dans ces trois directives. Bien que la protection de la victime eût déjà une importance fondamentale dans la première directive, la position juridique des victimes potentielles a encore été améliorée et renforcée par les deuxième et troisième directives. Les directives ultérieures ont pour objet de remédier à certaines lacunes du système qui n'étaient apparues au grand jour qu'ultérieurement. Afin d'améliorer la si-

8 — Article 3, paragraphe 1, de la première directive.

9 — Article 3, paragraphe 2, de la première directive.

10 — Article 2 de la troisième directive.

11 — Cinquième considérant de l'exposé des motifs de la deuxième directive.

12 — Voir le point 13 de l'arrêt Ruiz Bernaldez, déjà cité à la note 6.

tuation de la victime, la deuxième directive dispose que certaines clauses d'exclusion sont inopposables à la victime. L'article 1^{er}, paragraphe 4, de cette deuxième directive autorise en outre «toute autre pratique plus favorable aux victimes»¹³. La troisième directive a élargi le cercle des victimes de manière à protéger une «catégorie de victimes potentielles particulièrement vulnérable», à savoir les occupants.

B — Les États membres peuvent-ils inscrire dans leur législation nationale des exclusions du droit des occupants à être indemnisés au titre de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs autres que celles qui sont énoncées dans les directives?

40. En ce qui concerne le droit des occupants à être indemnisés du dommage qu'ils ont subi personnellement par la compagnie d'assurances du véhicule, le législateur finlandais a adopté une disposition spécifique pour les cas dans lesquels le chauffeur se trouvait en état d'ivresse (article 7, paragraphe 3, de la loi sur l'assurance automobile). Cette disposition était applicable au moment des faits. Elle prévoit que le dommage subi par un chauffeur en état d'ivresse ne doit être indemnisé par l'assu-

rance que s'il existe une raison particulière de le faire. Le dommage subi par les occupants qui se trouvaient dans le véhicule au moment de l'accident et qui connaissaient ou auraient dû connaître l'état du chauffeur n'est, lui aussi, indemnisé que lorsqu'il existe une raison particulière qu'il en soit ainsi.

41. L'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive énonce certaines exclusions, jugées licites, qui ne s'appliquent que dans le cadre des relations contractuelles entre l'assuré et l'assureur et qui ne peuvent être opposées à des tiers victimes d'un accident. Le deuxième alinéa du paragraphe 1 prévoit néanmoins une dérogation à ce principe. Lorsque l'assureur peut démontrer que les personnes qui, de leur plein gré, ont pris place dans le véhicule qui a causé le dommage savaient que ce véhicule avait été volé, il peut opposer cette exception aux occupants.

42. Par cette dernière disposition, le législateur communautaire a voulu déroger à la règle conformément à laquelle les dispositions légales ou les clauses contractuelles d'une police d'assurance ne sont pas opposables aux occupants et aux tiers victimes d'un accident de roulage. En tant qu'exception à la règle générale, cette dérogation doit être interprétée de manière restrictive et exhaustive¹⁴. Toute autre interprétation permet-

13 — Voir les conclusions que l'avocat général Lenz a présentées dans l'affaire Ruiz Bernáldez (précitée note 6, point 23).

14 — Voir également arrêt de la Cour AELE du 17 novembre 1999, *Rapport de la Cour AELE* 1999, p. 119, point 25.

trait aux États membres de limiter à certains types de dommages l'indemnisation des occupants victimes d'un accident de roulage. Une telle latitude entraînerait des différences de traitement entre les victimes selon le lieu où l'accident s'est produit, ce qui est précisément ce que les directives visent à éviter¹⁵.

43. Cette interprétation de l'article 2 de la deuxième directive est confirmée par l'article 1^{er} de la troisième directive, qui élargit le cercle des victimes aux occupants afin de protéger cette catégorie de victimes potentielles particulièrement vulnérable. Par cette mesure, le législateur communautaire a consciemment voulu étendre le champ d'application personnel de la protection instituée par les directives. Eu égard à l'objectif de celles-ci, à savoir la protection des victimes, j'estime qu'une disposition nationale qui exclut automatiquement toute couverture par avance est incompatible avec les trois directives.

44. L'article 7, paragraphe 3, de la loi finlandaise sur l'assurance automobile exclut intégralement certaines catégories d'assurés de toute indemnisation pour des motifs déduits de certains éléments de leur comportement. Cette disposition institue une présomption de complicité à la charge du passager lorsqu'il prend place dans le véhi-

cule d'un chauffeur en état d'ivresse. Au point 42 qui précède, j'ai conclu que l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive énonce de manière exhaustive les cas dans lesquels l'assureur peut opposer à un occupant certaines dispositions légales ou certaines clauses contractuelles d'une police d'assurance. C'est la raison pour laquelle les États membres ne peuvent pas inscrire dans leur réglementation nationale des exclusions du droit des occupants à être indemnisés au titre de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs autres que celles qui sont énoncées dans les directives.

45. J'observe encore à ce propos qu'il résulte de ce qui précède qu'un assureur ne peut pas se prévaloir de dispositions légales nationales ou de clauses contractuelles pour refuser de dédommager des occupants victimes d'un accident provoqué par le véhicule assuré. S'il lui était permis de le faire, les droits que la troisième directive confère aux occupants seraient illusoire.

46. C'est la raison pour laquelle je propose à la Cour de répondre à la question formulée au point 35 que le droit communautaire interdit d'opposer aux occupants d'autres exclusions de la couverture de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs que celles qui sont énoncées à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive.

¹⁵ — Voir arrêt Ruiz Bernáldez, déjà cité à la note 6, point 19, ainsi que l'arrêt de la Cour AELE cité à la note 14, point 24.

C — *Le droit national peut-il exclure, en tout ou en partie, du droit à dédommagement un passager qui a subi des lésions corporelles au motif qu'il savait ou devait savoir que le chauffeur du véhicule était en état d'ébriété au moment de l'accident?*

47. Les directives ne contiennent aucune disposition spécifique concernant le choix d'un type de responsabilité particulier. Il résulte de l'arrêt Mendes Ferreira et Delgado Correira Ferreira¹⁶ que l'étendue de la responsabilité des occupants est en principe déterminée par le droit national. La Cour a déclaré dans cet arrêt qu'«en l'état actuel du droit communautaire, les États membres restent libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules, mais ils sont obligés de garantir que la responsabilité civile applicable selon leur droit national soit couverte par une assurance conforme aux dispositions des trois directives».

48. Le législateur communautaire a néanmoins partiellement laissé aux États membres la liberté d'apprécier l'étendue de l'obligation d'indemnisation dans chaque cas concret. L'importance de l'éventuelle coresponsabilité de la victime et les conséquences de celle-ci pour ses droits à dédommagement sont en principe déterminées par le droit national. Lorsque le droit national détermine la responsabilité du chauffeur et prévoit un droit à dédommagement pour les victimes, l'assureur est tenu de

payer dans le respect des directives. Celles-ci lui interdisent, en effet, de limiter ou de refuser l'indemnisation même lorsqu'il peut se prévaloir d'une disposition de droit national. C'est au juge national qu'il appartient de déterminer et, le cas échéant, de limiter le dédommagement dans chaque cas concret et eu égard aux circonstances en se fondant sur les principes généraux qui gouvernent la responsabilité civile.

49. Le droit national de la responsabilité ne peut cependant pas avoir pour conséquence pratique de vider les dispositions matérielles des directives de leur effet utile.

50. Dans des circonstances normales, on ne saurait guère reprocher l'accident à un occupant du véhicule puisqu'il n'est qu'un participant passif à la circulation. Cependant, un passager qui prendrait place dans un véhicule tout en sachant que les limites des risques normaux de subir un dommage sont considérablement dépassées accepte et augmente le risque d'accident. Cet élément peut être considéré comme une forme de complicité. Néanmoins, cette forme de coresponsabilité ne saurait d'office avoir pour conséquence de faire obstacle, par définition, à toute prétention à une indemnisation.

51. Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que, sur la base d'une

16 — Déjà cité à la note 5, point 29.

appréciation individuelle, l'étendue du dédommagement de la victime peut être limitée¹⁷. C'est à la lumière des circonstances que l'on déterminera si tel est le cas en l'espèce. On examinera en particulier si le comportement de la victime dans la situation concrète a créé un risque sérieux et si, en tant qu'occupant, elle était consciente de ce danger. C'est au juge national qu'il appartient d'apprécier ces éléments.

52. C'est la raison pour laquelle je propose à la Cour de répondre à la deuxième question que le droit communautaire n'interdit pas que le droit national limite, au motif qu'il serait complice, le droit à dédommagement d'un passager qui a subi des lésions corporelles et qui savait ou devait savoir que le chauffeur du véhicule était en état d'ivresse au moment de l'accident. C'est au juge national qu'il appartient d'apprécier le bien-fondé d'une telle restriction de manière individuelle et en tenant compte des circonstances particulières de l'espèce.

D — Le propriétaire du véhicule qui se trouvait dans celui-ci peut-il être jugé plus sévèrement que les autres occupants en raison du fait qu'il a laissé conduire sa voiture par quelqu'un qui était en état d'ébriété?

53. Comme la Commission l'affirme à bon droit, la directive ne fait, en matière de

dédommagement, aucune distinction entre chauffeur et passagers. L'article 1^{er} de la troisième directive dispose que l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule. Dans le septième considérant de l'exposé des motifs de la deuxième directive, le législateur a déclaré que, dans l'intérêt des victimes, les conséquences de certaines clauses d'exclusion sont limitées aux relations entre l'assureur et la personne responsable de l'accident.

54. Il en résulte que, dans le cas où un conducteur, qui n'est pas le propriétaire ou le détenteur du véhicule, provoque un accident et où le passager est le souscripteur de la police d'assurance, la relation juridique qui unit le preneur à l'assureur est transférée à l'auteur du dommage. En pareille situation, le preneur originel n'a plus qu'une relation juridique de victime à l'égard de l'assureur. Comme je l'ai déclaré au point 39 plus haut, la protection des victimes occupe une place importante dans les trois directives.

55. C'est la raison pour laquelle le propriétaire du véhicule qui se trouve dans celui-ci en tant que passager ne peut pas être jugé plus sévèrement que les autres occupants en raison du fait qu'il a laissé piloter sa voiture par quelqu'un qui était en état d'ivresse.

17 — Voir arrêt de la Cour AELE, déjà cité à la note 14, point 26.

VII — Conclusion

56. Eu égard aux observations qui précèdent, je propose à la Cour de répondre comme suit aux questions du Korkein oikeus:

- «1) Le droit communautaire interdit d'opposer aux occupants d'autres exclusions de la couverture de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs que celles qui sont énoncées à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil, du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

- 2) La directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, la deuxième directive 84/5 et la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, ne font pas obstacle à ce que le droit national limite, au motif qu'il serait complice, le droit à dédommagement d'un passager qui a subi des lésions corporelles et qui savait ou devait savoir que le chauffeur du véhicule était en état d'ivresse au moment de l'accident. C'est au juge national qu'il appartient d'apprécier le bien-fondé d'une telle restriction de manière individuelle et en tenant compte des circonstances particulières de l'espèce.

- 3) La directive 72/166, la deuxième directive 84/5 et la troisième directive 90/232 interdisent de juger le propriétaire du véhicule qui se trouve dans celui-ci en tant que passager plus sévèrement que les autres occupants en raison du fait qu'il a laissé conduire sa voiture par quelqu'un qui était en état d'ébriété.»