



Recueil de la jurisprudence

Affaire C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel
contre
Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana
et
Cristiana Micaela Caetano Juliana

(demande de décision préjudicielle, introduite par le Supremo Tribunal de Justiça)

« Renvoi préjudiciel – Assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs – Directive 72/166/CEE – Article 3, paragraphe 1 – Deuxième directive 84/5/CEE – Article 1^{er}, paragraphe 4 – Obligation de souscrire un contrat d'assurance – Véhicule stationné sur un terrain privé – Droit de recours de l'organisme d'indemnisation contre le propriétaire du véhicule non assuré »

Sommaire – Arrêt de la Cour (grande chambre) du 4 septembre 2018

1. *Rapprochement des législations – Assurance responsabilité civile automobile – Obligations des États membres – Obligation générale d'assurance des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire – Portée – Applicabilité à un véhicule stationné sur un terrain privé, mais apte à circuler*

(Directive du Conseil 72/166, telle que modifiée par la directive 2005/14, art. 1^{er}, point 1, 3, § 1, et 4)

2. *Rapprochement des législations – Assurance responsabilité civile automobile – Directive 84/5 – Intervention de l'organisme garantissant l'indemnisation des victimes d'accidents de la route – Conditions – Limites*

(Directive du Conseil 84/5, telle que modifiée par la directive 2005/14, art. 1^{er}, § 4)

3. *Rapprochement des législations – Assurance responsabilité civile automobile – Directive 84/5 – Intervention de l'organisme garantissant l'indemnisation des victimes d'accidents de la route – Réglementation nationale prévoyant la possibilité pour l'organisme de former un recours contre la personne soumise à l'obligation d'assurance de la responsabilité civile – Applicabilité même en cas de non-engagement de la responsabilité civile de cette personne pour l'accident – Admissibilité*

(Directive du Conseil 84/5, telle que modifiée par la directive 2005/14, art. 1^{er}, § 4)

1. L'article 3, paragraphe 1, de 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 de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, telle que modifiée par la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, doit être interprété en ce sens que la conclusion d'un contrat d'assurance de la

responsabilité civile relative à la circulation d'un véhicule automoteur est obligatoire lorsque le véhicule concerné est toujours immatriculé dans un État membre et est apte à circuler, mais qu'il se trouve, par le seul choix de son propriétaire qui n'a plus l'intention de le conduire, stationné sur un terrain privé.

L'article 3, paragraphe 1, de la première directive, libellé en des termes très généraux, impose donc aux États membres de mettre en place, dans leur ordre juridique interne, une obligation générale d'assurance des véhicules (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2013, *Csonka e.a.*, C-409/11, EU:C:2013:512, point 24). Ainsi, chaque État membre doit veiller à ce que, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4 de cette directive, tout véhicule stationnant habituellement sur son territoire soit couvert par un contrat conclu avec une compagnie d'assurances aux fins de faire garantir, dans les limites définies par le droit de l'Union, la responsabilité civile résultant dudit véhicule (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2013, *Csonka e.a.*, C-409/11, EU:C:2013:512, point 28). La notion de « véhicule » est définie, à l'article 1^{er}, point 1, de la première directive, comme visant « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol ». Cette définition est indépendante de l'usage qui est fait ou qui peut être fait du véhicule en cause (arrêts du 4 septembre 2014, *Vnuk*, C-162/13, EU:C:2014:2146, point 38, et du 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, EU:C:2017:908, point 29). Ainsi que l'a relevé M. l'avocat général aux points 63 à 65 de ses conclusions, une telle définition milite en faveur d'une conception objective de la notion de « véhicule », qui est indépendante de l'intention du propriétaire du véhicule ou d'une autre personne de l'utiliser effectivement.

Il importe par ailleurs de souligner que, à la différence, notamment, des affaires ayant donné lieu aux arrêts du 4 septembre 2014, *Vnuk* (C-162/13, EU:C:2014:2146), du 28 novembre 2017, *Rodrigues de Andrade* (C-514/16, EU:C:2017:908), et du 20 décembre 2017, *Núñez Torreiro* (C-334/16, EU:C:2017:1007), dans lesquelles la Cour a, s'agissant de véhicules automoteurs pour lesquels avait été souscrite une assurance de la responsabilité civile résultant de leur circulation, été amenée à préciser les cas d'utilisation du véhicule assuré qui relèvent du champ de la couverture d'assurance ainsi souscrite, l'affaire au principal concerne la question, distincte, de la portée de l'obligation de souscrire une telle assurance, laquelle doit, pour des raisons de sécurité juridique, être déterminée à l'avance, c'est-à-dire avant une éventuelle implication du véhicule concerné dans un accident. Ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 34 de ses conclusions, la portée de l'intervention obligatoire de l'organisme d'indemnisation visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la deuxième directive coïncide donc, s'agissant des dommages causés par un véhicule identifié, avec la portée de l'obligation générale d'assurance énoncée à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive. L'intervention obligatoire de cet organisme dans une telle situation ne saurait donc s'étendre à des cas dans lesquels le véhicule impliqué dans un accident ne relevait pas de l'obligation d'assurance.

(voir points 36-40, 46, 52, disp. 1)

2. Voir le texte de la décision.

(voir points 44, 45)

3. L'article 1^{er}, paragraphe 4, 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, telle que modifiée par la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une législation nationale qui prévoit que l'organisme visé à cette disposition a le droit de former un recours, outre contre le ou les responsables du sinistre, contre la personne qui était soumise à l'obligation de souscrire une assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation du véhicule ayant causé les dommages réparés par cet organisme, mais n'avait pas conclu de contrat à cet effet, quand bien même cette personne ne serait pas civilement responsable de l'accident dans le cadre duquel ces dommages sont survenus.

Si le législateur de l'Union a entendu préserver le droit des États membres de réglementer les recours de l'organisme d'indemnisation visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la deuxième directive, notamment, contre « le ou les responsables du sinistre », il n'a toutefois pas harmonisé les différents aspects relatifs aux recours d'un tel organisme, en particulier la détermination des autres personnes susceptibles de faire l'objet d'un tel recours, si bien que, ainsi que l'a souligné la Commission, ces aspects relèvent du droit national de chaque État membre. Ainsi, une législation nationale peut prévoir que, lorsque le propriétaire du véhicule impliqué dans l'accident a manqué à l'obligation d'assurer ce véhicule qui lui incombait, comme en l'occurrence, en vertu du droit national, ledit organisme d'indemnisation peut exercer un recours, outre contre le ou les responsables du sinistre, contre ce propriétaire, indépendamment de la responsabilité civile de ce dernier dans la survenance de l'accident.

(voir points 55-57, disp. 2)