



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)

14 septembre 2017\*

« Renvoi préjudiciel – Assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs – Directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE et 2009/103/CE – Vol d’un véhicule – Accident de la circulation – Préjudices corporel et matériel subis par l’assuré propriétaire du véhicule, en tant que piéton – Responsabilité civile – Indemnisation – Couverture par l’assurance obligatoire – Clauses d’exclusion – Réglementation nationale excluant l’assuré propriétaire du véhicule de l’indemnisation par l’assurance – Compatibilité avec ces directives – Notion de “tiers victime” »

Dans l’affaire C-503/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Tribunal da Relação de Évora (cour d’appel d’Évora, Portugal), par décision du 16 juin 2016, parvenue à la Cour le 23 septembre 2016, dans la procédure

**Luís Isidro Delgado Mendes**

contre

**Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA,**

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. E. Regan, président de chambre, MM. A. Arabadjiev (rapporteur) et C. G. Fernlund, juges,

avocat général : M. P. Mengozzi,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, par M. V. Ferreira Pires, advogado,
- pour la Commission européenne, par M<sup>me</sup> P. Costa de Oliveira ainsi que par MM. K.-P. Wojcik et B. Rechen, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocat général entendu, de juger l’affaire sans conclusions,

rend le présent

\* Langue de procédure : le portugais.

## Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 12, paragraphe 3, et de l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO 2009, L 263, p. 11).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant **M. Luís Isidro Delgado Mendes à Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais SA** (ci-après « **CA Seguros** ») **au sujet de l'indemnisation par cette dernière, au titre de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, du préjudice subi par M. Delgado Mendes du fait d'un accident de la circulation.**

### Le cadre juridique

#### *Le droit de l'Union*

- 3 Aux termes de 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 (JO 1972, L 103, p. 1, ci-après la « première directive ») :

« 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. »

- 4 L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, 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 (JO 1984, L 8, p. 17), telle que modifiée par la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005 (JO 2005, L 149, p. 14) (ci-après la « deuxième directive »), prévoyait :

« L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive] couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels. »

- 5 L'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive disposait :

« 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 [première directive], qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par :

– des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées,

[...]

soit, pour l'application de l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive], réputée sans effet en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre.

Toutefois, la disposition ou la clause visée au premier tiret peut être opposée aux personnes ayant 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.

Les États membres ont la faculté – pour les sinistres survenus sur leur territoire – de ne pas appliquer la disposition du premier alinéa si et dans la mesure où la victime peut obtenir l'indemnisation de son préjudice d'un organisme de sécurité sociale. »

- 6 L'article 1<sup>er</sup> de 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 (JO 1990, L 129, p. 33), telle que modifiée par la directive 2005/14 (ci-après la « troisième directive »), prévoyait, notamment, que « l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive] couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule ».
- 7 L'article 1<sup>er</sup> bis de la troisième directive disposait :  
  
« L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la [première directive] couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation. »
- 8 La directive 2009/103 a codifié les directives préexistantes en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et a, par conséquent, abrogé celles-ci avec effet au 27 octobre 2009. Selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II de cette directive, l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive correspond à l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/103, et l'article 1<sup>er</sup> bis de la troisième directive correspond à l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2009/103.

### ***Le droit portugais***

- 9 Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, du decreto-lei n° 291/2007, que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n° 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n°s 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n° 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (décret-loi n° 291/2007 portant approbation du régime du système d'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile et transposant partiellement la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs), du 21 août 2007 (*Diário da República* 1<sup>re</sup> série, n° 160, du 21 août 2007) :  
  
« Toute personne susceptible d'être civilement responsable de la réparation des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur, dont la conduite dépend de la possession d'un titre spécifique, ou par ses remorques, ayant leur stationnement habituel sur le territoire portugais, doit, pour que ce véhicule puisse circuler, être couverte par une assurance qui garantisse cette responsabilité, aux termes du présent décret-loi. »

10 L'article 11, paragraphe 2, du décret-loi n° 291/2007 énonce :

« L'assurance de responsabilité civile prévue à l'article 4 couvre les dommages subis par les piétons, cyclistes et autres usagers de la route non motorisés dans les cas et selon le niveau auxquels la loi applicable à la responsabilité civile découlant des accidents de la circulation fixe la réparation de ces dommages. »

11 L'article 14, paragraphe 2, sous b), de ce décret-loi dispose :

« Sont également exclus de la garantie de l'assurance tous les dommages matériels causés aux personnes suivantes : [...] le preneur d'assurance ».

12 L'article 15, paragraphe 3, dudit décret-loi prévoit :

« Dans les cas de vol aggravé, de vol simple, ou de délit d'usage illégitime de véhicules à moteurs et d'accidents de la circulation provoqués intentionnellement, l'assurance ne garantit pas l'indemnisation due par les auteurs et complices respectifs à l'égard du propriétaire [...] »

### **Le litige au principal et la question préjudicielle**

13 Le 26 avril 2009, M. Delgado Mendes et son épouse se trouvaient dans une ferme leur appartenant, sise à Chamusca (Portugal), et dans la cour de laquelle étaient garés deux véhicules automobiles, l'un appartenant à M. Delgado Mendes, l'autre à son épouse. Vers 18 heures, les intéressés ont constaté que, au volant du véhicule appartenant à M. Delgado Mendes se trouvait un homme qu'ils ne connaissaient pas et qui avait démarré ce véhicule. M. Delgado Mendes et son épouse ont immédiatement pris place dans l'autre véhicule et se sont lancés à la poursuite dudit véhicule.

14 Arrivé à une intersection, le véhicule de M. Delgado Mendes s'est arrêté. M. Delgado Mendes s'est également arrêté, à 20 mètres environ de celui-ci, et est sorti du véhicule de son épouse pour se diriger vers son propre véhicule.

15 Le conducteur du véhicule de M. Delgado Mendes a alors fait marche arrière, de sorte que ce véhicule a heurté tant le côté droit de la voiture de l'épouse de M. Delgado Mendes que ce dernier, le faisant tomber à terre. Ledit conducteur a avancé puis a de nouveau reculé, de manière soudaine et rapide, renversant M. Delgado Mendes qui venait de se relever et roulant sur l'intéressé, qui a été traîné par son propre véhicule sur une distance d'environ 8 mètres.

16 M. Delgado Mendes a subi, comme conséquence directe de cet accident, plusieurs fractures et traumatismes. Il a été suivi médicalement jusqu'au 8 février 2011, a été placé en arrêt de travail pendant 654 jours et a conservé de nombreuses séquelles.

17 À la date dudit accident, la responsabilité civile pour les dommages causés à des tiers par le véhicule de M. Delgado Mendes était assurée par CA Seguros, en vertu d'une police d'assurance mentionnant l'intéressé en qualité de preneur d'assurance et de conducteur habituel de ce véhicule. Cette police d'assurance comportait notamment les stipulations suivantes :

- est définie comme tiers toute « personne qui, par suite d'un sinistre couvert par le contrat, subit un dommage susceptible d'être réparé ou indemnisé aux termes du droit civil ou de la présente police d'assurance » [clause 1, sous e)] ;
- le « présent contrat vise à satisfaire à l'obligation d'assurance de la responsabilité civile automobile, prévue à l'article 4 du décret-loi [n° 291/2007] » (clause 2, point 1) ;

- le « présent contrat garantit, dans les limites et dans les conditions légalement établies :
    - a) la responsabilité civile du preneur d'assurance, propriétaire du véhicule [...] ainsi que celle de ceux qui le détiennent ou le conduisent légitimement, pour les dommages corporels et matériels, causés à des tiers ;
    - b) la réparation due par les auteurs de vol simple, de vol aggravé, de délit d'usage illégitime de véhicules à moteurs ou d'accidents de la circulation provoqués intentionnellement » (clause 2, point 2) ;
  - le « présent contrat inclut [...] en ce qui concerne les accidents qui se sont produits sur le territoire du Portugal, l'obligation d'indemnisation établie par le droit civil » [clause 4, point 1, sous a)] ;
  - sont « exclus de la garantie obligatoire de l'assurance tous les dommages matériels causés [au] preneur d'assurance » [clause 5, point 2, sous b)] ;
  - dans « les cas de vol aggravé [...] et d'accidents de la circulation provoqués intentionnellement, l'assurance ne garantit pas l'indemnisation due par les auteurs et complices respectifs à l'égard du propriétaire [...] » (clause 5, point 5).
- 18 M. Delgado Mendes a intenté un recours devant le Tribunal de Comarca de Santarém (tribunal d'arrondissement de Santarém, Portugal), tendant à la condamnation de CA Seguros à lui payer une indemnité d'un montant total de 210 641,00 euros, au titre des préjudices patrimonial et non patrimonial subis, augmenté des intérêts au taux légal à compter de la notification de ce recours. CA Seguros a conclu, pour plusieurs motifs, au rejet dudit recours.
- 19 Cette juridiction a rejeté le recours de M. Delgado Mendes comme étant non fondé, au motif, notamment, que, en vertu de l'article 15, paragraphe 3, du décret-loi n° 291/2007, le propriétaire du véhicule était exclu du cercle des bénéficiaires potentiels de l'assurance souscrite.
- 20 M. Delgado Mendes a fait appel de ce jugement devant le Tribunal da Relação de Évora (cour d'appel d'Évora, Portugal). Il soutient notamment qu'il convient de faire une interprétation restrictive de cet article 15, paragraphe 3, en ce sens qu'il exclut l'indemnisation uniquement des dommages matériels subis par le propriétaire du véhicule. En effet, par ce texte, le législateur n'aurait pas visé des accidents, tels que celui dont a été victime M. Delgado Mendes. L'objectif principal du contrat d'assurance en cause au principal étant la protection des victimes de dommages corporels, par l'indemnisation de tous, à l'exception du conducteur lui-même, l'indemnisation des dommages corporels subis par M. Delgado Mendes relèverait, en l'occurrence, de la situation de « tiers victime ».
- 21 CA Seguros s'oppose à cette interprétation restrictive et soutient, notamment, que celle-ci violerait l'article 9 du código civil (code civil), l'assurance concernée visant à garantir la responsabilité de « toute personne pouvant être civilement responsable pour la réparation de dommages causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur ». Or, il ne pourrait être admis que la personne responsable du risque découlant de la circulation d'un véhicule automobile soit elle-même protégée au titre de la responsabilité civile, comme si elle avait la qualité de tiers.
- 22 La juridiction de renvoi relève que l'objet du recours est limité à la détermination du lien existant entre, d'une part, le fait générateur de la responsabilité et l'obligation d'indemniser la victime qui en découle, ainsi que, d'autre part, les limites et le champ d'application du contrat d'assurance en cause au principal.
- 23 Le Tribunal da Relação de Évora (cour d'appel d'Évora) indique qu'il conclut tant à la responsabilité du conducteur du véhicule de M. Delgado Mendes, assuré par CA Seguros, dans la survenance de l'accident, qu'à l'obligation incombant à ce conducteur de réparer les dommages qu'il a causés. Cette juridiction précise que, en vertu du contrat d'assurance conclu entre M. Delgado Mendes et CA Seguros, cette dernière est, dans une situation courante dans laquelle la victime est un tiers par

rapport à la relation d'assurance existant entre le propriétaire du véhicule et sa compagnie d'assurances, clairement responsable de la réparation des dommages résultant de la faute exclusive dudit conducteur.

- 24 Or, l'affaire au principal présenterait deux particularités, le sinistre ayant été provoqué intentionnellement par le conducteur du véhicule de M. Delgado Mendes et la victime requérante étant le preneur de l'assurance afférente à ce véhicule.
- 25 S'agissant de la première de ces particularités, la juridiction de renvoi précise que l'obligation, pour l'assureur, d'indemniser les dommages résultant des accidents de la circulation provoqués intentionnellement se trouve consacrée, depuis l'année 2007, par une jurisprudence constante du Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal).
- 26 S'agissant, toutefois, de la seconde de ces particularités, tant l'article 15, paragraphe 3, du décret-loi n° 291/2007 que le contrat d'assurance en cause au principal prévoiraient expressément que, dans « les cas de vol [...] et d'accidents de la circulation provoqués intentionnellement, l'assurance ne garantit pas l'indemnisation due par les auteurs et les complices respectifs à l'égard du propriétaire ». Or, les circonstances de l'espèce correspondraient à ces deux situations. En outre, l'article 14, paragraphe 2, sous b), de ce décret exclurait également « de la garantie de l'assurance tous les dommages matériels causés [...] au preneur d'assurance ».
- 27 Le Tribunal da Relação de Évora (cour d'appel d'Évora) et CA Seguros considèrent, par ailleurs, que l'interprétation de l'article 15, paragraphe 3, du décret-loi n° 291/2007 proposée par M. Delgado Mendes ne répond pas aux exigences posées, à cet égard, à l'article 9 du code civil.
- 28 Toutefois, la juridiction de renvoi éprouve des doutes quant à la compatibilité de l'article 14, paragraphe 2, sous b), et de l'article 15, paragraphe 3, du décret-loi n° 291/2007 (ci-après la « réglementation litigieuse ») avec le droit de l'Union. Elle relève, à cet égard, que la deuxième directive a remplacé la relation entre le propriétaire et l'assureur, typique du contrat d'assurance, par la relation entre l'assureur et le responsable de l'accident et que la troisième directive a confirmé que la relation déterminante, en ce qui concerne toute disposition ou clause contractuelle d'exclusion de l'assurance, était la relation entre l'assureur et le conducteur et non pas la relation entre l'assureur et le propriétaire, cette approche ayant été réitérée, au cours de l'année 2008, par le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême).
- 29 En outre, la juridiction de renvoi estime que l'exclusion des personnes visées par la réglementation litigieuse est définie sur la base de critères généraux et abstraits, ce que la Cour aurait jugé contraire aux directives concernées. Elle s'interroge également sur la conformité desdites exclusions, fondées uniquement sur la qualité de propriétaire du véhicule objet du sinistre, au principe d'égalité de traitement.
- 30 Dans ces conditions, le Tribunal da Relação de Évora (cour d'appel d'Évora) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« Dans le cas d'un accident de la circulation ayant provoqué des dommages corporels et matériels à un piéton intentionnellement renversé par le véhicule automobile dont il était propriétaire, qui était conduit par l'auteur du vol, le droit [de l'Union], notamment [l'article] 12, paragraphe 3, et [l'article] 13, paragraphe 1, de la directive 2009/103/CE [...], s'oppose-t-il à l'exclusion par le droit national de toute indemnisation dudit piéton, au motif que ce dernier est le propriétaire du véhicule et le preneur de l'assurance ? »

## Sur la question préjudicielle

- 31 À titre liminaire, il y a lieu de relever, tout d'abord, que la directive 2009/103 n'est pas applicable ratione temporis au litige au principal. En effet, eu égard à la date du sinistre à l'origine de celui-ci, ce sont, notamment, l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et l'article 1<sup>er</sup> bis de la troisième directive qui sont, en l'occurrence, applicables.
- 32 Ensuite, afin d'apporter une réponse utile à la question posée, il y a lieu de prendre en compte, outre les dispositions expressément visées dans la question préjudicielle, l'article 3, paragraphe 1, de la première directive ainsi que l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de la deuxième directive.
- 33 Enfin, la juridiction de renvoi ayant précisé que l'obligation, pour l'assureur, d'indemniser les accidents de la circulation provoqués intentionnellement se trouve consacrée, depuis l'année 2007, par une jurisprudence constante du Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême), il apparaît que la question posée porte, en réalité, non pas sur la question de savoir si les première à troisième directives imposent ou non la couverture par l'assurance obligatoire des dommages causés par des accidents de la circulation provoqués intentionnellement, mais spécifiquement sur la compatibilité avec ces directives de l'exclusion d'une telle couverture d'un piéton, au seul motif que ce piéton était le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant causé ces dommages.
- 34 Partant, il convient de considérer que, par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, à la Cour si l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, et l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive ainsi que l'article 1<sup>er</sup> bis de la troisième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui exclut de la couverture et, partant, de l'indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs les dommages corporels et matériels subis par un piéton victime d'un accident de la circulation, au seul motif que ce piéton était le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant causé ces dommages.
- 35 À cet égard, en premier lieu, il importe de rappeler que la réglementation de l'Union en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs vise à assurer la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de l'Union que des personnes qui sont à leur bord ainsi qu'à garantir que les victimes des accidents causés par ces véhicules bénéficient d'un traitement comparable, quel que soit le point du territoire de l'Union où l'accident s'est produit (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 27).
- 36 Ainsi, la première directive, telle que précisée et complétée par les deuxième et troisième directives, impose aux États membres de garantir que la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel sur leur territoire soit couverte par une assurance et précise, notamment, les types de dommages et les tiers victimes que cette assurance doit couvrir (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 27 et jurisprudence citée).
- 37 À cet égard, la Cour a déjà relevé que l'objectif de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, de l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et de l'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive consiste à garantir que l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs permette à tous les passagers victimes d'un accident causé par un véhicule d'être indemnisés des dommages qu'ils ont subis (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 29).

- 38 En effet, l'évolution de la réglementation de l'Union en matière d'assurance obligatoire fait apparaître que cet objectif de protection des victimes d'accidents causés par des véhicules a constamment été poursuivi et renforcé par le législateur de l'Union (arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, point 52).
- 39 En particulier, la directive 2005/14 a étendu, par l'introduction de l'article 1<sup>er</sup> bis dans la troisième directive, la couverture d'assurance prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive aux dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés (voir, en ce sens, arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, point 55).
- 40 Par conséquent, M. Delgado Mendes ayant la qualité de piéton lors de l'accident en cause au principal, force est de constater que l'article 1<sup>er</sup> bis de la troisième directive impose que les dommages corporels et matériels qu'il a subis par suite de cet accident et pour lesquels un piéton est en droit de bénéficier d'une indemnisation, conformément au droit civil national, soient couverts par l'assurance obligatoire afférente à son véhicule.
- 41 En ce qui concerne plus particulièrement la qualité d'une victime d'un accident de la circulation de preneur d'assurance et de propriétaire du véhicule impliqué dans cet accident, il convient de rappeler que la Cour a jugé que l'objectif de protection des victimes poursuivi par les première à troisième directives impose que la situation juridique du propriétaire du véhicule, qui se trouvait à bord de ce dernier au moment dudit accident en tant que passager, soit assimilée à celle de tout autre passager victime du même accident (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 30).
- 42 De même, la Cour a jugé que cet objectif s'oppose aussi à ce qu'une réglementation nationale réduise indûment la notion de passager couvert par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, en excluant de cette notion les personnes ayant pris place dans une partie du véhicule qui n'était ni conçue pour leur transport ni équipée à cette fin (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 30).
- 43 La Cour en a déduit que ledit objectif de protection des victimes impose également que la situation juridique de la personne qui était assurée pour la conduite du véhicule, mais qui était passager de ce véhicule au moment de l'accident, soit assimilée à celle de tout autre passager victime de cet accident et que, partant, le fait qu'une personne était assurée pour conduire le véhicule qui a causé ledit accident ne permet pas d'exclure cette personne de la notion de « tiers victime », au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive, dès lors qu'elle était passager, et non conducteur, de ce véhicule (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, points 31 et 32).
- 44 Par analogie, il convient de considérer que le fait qu'un piéton renversé lors d'un accident de la circulation était le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant causé cet accident ne permet pas d'exclure cette personne de la notion de « tiers victime », au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et de l'article 1<sup>er</sup> bis de la troisième directive.
- 45 En effet, ainsi que l'a relevé la juridiction de renvoi et que l'a fait valoir à bon droit la Commission, la circonstance que le propriétaire du véhicule concerné et preneur d'assurance n'était pas à bord de celui-ci lors de l'accident, mais s'est fait renverser, en tant que piéton, par ce véhicule, ne saurait justifier un traitement différent, eu égard au même objectif de protection poursuivi par les première à troisième directives, tel que mentionné au point 41 du présent arrêt.

- 46 En deuxième lieu, s'agissant des droits reconnus à des tiers victimes, il convient de rappeler que l'obligation de couverture par l'assurance de la responsabilité civile des dommages causés aux tiers du fait de véhicules automoteurs est distincte de l'étendue de l'indemnisation de ces dommages au titre de la responsabilité civile de l'assuré. En effet, alors que la première est définie et garantie par la réglementation de l'Union, la seconde est régie, essentiellement, par le droit national (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 28 et jurisprudence citée).
- 47 Ainsi, la Cour a jugé qu'il ressort de l'objet des première à troisième directives, ainsi que de leur libellé, que celles-ci ne visent pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres et que, en l'état actuel du droit de l'Union, ces derniers restent libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules automoteurs (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 29 et jurisprudence citée).
- 48 Toutefois, la Cour a précisé que les États membres doivent exercer leurs compétences en ce domaine dans le respect du droit de l'Union et que les dispositions nationales qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation de véhicules automoteurs ne peuvent priver les première à troisième directives de leur effet utile (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 31 et jurisprudence citée).
- 49 Ainsi que la Cour l'a également précisé, ces directives seraient privées d'un tel effet si, sur le fondement de la contribution de la victime à la réalisation du dommage, une réglementation nationale, définie sur la base de critères généraux et abstraits, soit refusait à la victime le droit d'être indemnisée par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, soit limitait un tel droit de façon disproportionnée. Ce n'est, dès lors, que dans des circonstances exceptionnelles que, sur la base d'une appréciation individuelle, ce droit peut être limité (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 32 et jurisprudence citée).
- 50 Ainsi, il découle de la jurisprudence que lesdites directives s'opposent à une réglementation nationale qui permet de refuser ou de limiter de façon disproportionnée, sur le seul fondement de la contribution d'un passager à la réalisation du dommage qu'il a subi, le droit dudit passager d'être indemnisé par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs (voir, en ce sens, arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 33 et jurisprudence citée).
- 51 Or, il en va de même s'agissant d'une réglementation nationale, telle que la réglementation litigieuse, qui permet de refuser à un piéton, sur le seul fondement de sa qualité de preneur d'assurance et de propriétaire du véhicule qui lui a causé des dommages corporels et matériels, le droit d'être indemnisé par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs.
- 52 En effet, la Cour a jugé que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive s'oppose à ce que l'assureur de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs puisse se prévaloir de dispositions légales ou de clauses contractuelles pour refuser d'indemniser les victimes d'un accident causé par un véhicule assuré (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, points 33).
- 53 La Cour a également jugé que l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive se borne à rappeler cette obligation en ce qui concerne les dispositions ou les clauses d'une police d'assurance visée par ledit article, excluant de la couverture par l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs les dommages causés aux tiers victimes en raison de l'utilisation ou de la conduite du véhicule assuré par des personnes non autorisées à conduire ce véhicule, par des personnes non titulaires d'un permis de conduire ou par des personnes qui ne se

sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité dudit véhicule (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 34).

- 54 Certes, par dérogation à cette obligation, l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive prévoit que certaines victimes pourront ne pas être indemnisées par l'assureur, compte tenu de la situation qu'elles ont elles-mêmes créée, à savoir les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient qu'il avait été volé. Toutefois, et comme la Cour l'a déjà jugé, il ne saurait être dérogé à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive que dans cette seule hypothèse particulière (arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 35).
- 55 Toutefois, dans l'affaire au principal, il est constant que cette hypothèse fait défaut.
- 56 Dans ces conditions, force est de constater que la réglementation litigieuse porte atteinte à la garantie, prévue par le droit de l'Union, selon laquelle la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, déterminée selon le droit national applicable, doit être couverte par une assurance conforme aux première à troisième directives.
- 57 Il s'ensuit que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive ainsi que l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, et l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à ce que l'assureur de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs puisse se prévaloir d'une réglementation nationale telle que la réglementation litigieuse pour refuser d'indemniser le tiers victime des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident causé par un véhicule assuré.
- 58 En troisième lieu, il convient de relever que cette constatation n'est pas infirmée par l'argumentation de CA Seguros selon laquelle le système de responsabilité civile serait gravement affecté si cette responsabilité pouvait être engagée à l'égard de la personne assurée elle-même, ce que la demande d'indemnisation en cause au principal impliquerait.
- 59 À cet égard, il importe de souligner que la juridiction de renvoi a précisé que l'objet du recours au principal est circonscrit, à ce stade de la procédure, à l'étendue de la couverture par le contrat d'assurance en cause au principal de la responsabilité civile déjà constatée. En effet, cette juridiction a affirmé avoir déjà admis que le conducteur du véhicule assuré était responsable de la réparation des dommages qu'il avait causés et elle a indiqué que, en vertu du contrat d'assurance conclu entre M. Delgado Mendes et CA Seguros, cette dernière serait, en l'absence de la réglementation litigieuse, responsable de la réparation des dommages découlant de la faute exclusive de ce conducteur.
- 60 Partant, l'argumentation de CA Seguros manque en fait, étant donné que la juridiction de renvoi a constaté non pas l'engagement de la responsabilité civile de M. Delgado Mendes à l'égard de lui-même, mais bien l'engagement, à l'égard de ce dernier, de la responsabilité du conducteur du véhicule impliqué dans le sinistre en cause au principal.
- 61 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, et l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive ainsi que l'article 1<sup>er</sup> bis de la troisième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui exclut de la couverture et, partant, de l'indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs les dommages corporels et matériels subis par un piéton victime d'un accident de la circulation, au seul motif que ce piéton était le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant causé ces dommages.

## Sur les dépens

- 62 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

**Par ces motifs, la Cour (sixième chambre) dit pour droit :**

**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, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, et l'article 2, paragraphe 1, 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, ainsi que l'article 1<sup>er</sup> bis de 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, telle que modifiée par la directive 2005/14, doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui exclut de la couverture et, partant, de l'indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs les dommages corporels et matériels subis par un piéton victime d'un accident de la circulation, au seul motif que ce piéton était le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant causé ces dommages.**

Signatures