Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

4 septembre 2018 *

« 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 1er, 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 »

Dans l'affaire C-80/17,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal), par décision du 7 février 2017, parvenue à la Cour le 14 février 2017, dans la procédure

Fundo de Garantia Automóvel

contre

Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana,

Cristiana Micaela Caetano Juliana,

LA COUR (grande chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président, MM. M. Ilešič, L. Bay Larsen, T. von Danwitz et J. Malenovský, présidents de chambre, MM. E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (rapporteur), Mme M. Berger, M. F. Biltgen, Mme K. Jürimäe, MM. C. Lycourgos, M. Vilaras et E. Regan, juges,

avocat général : M. M. Bobek,

greffier : Mme M. Ferreira, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 30 janvier 2018,

considérant les observations présentées :

– pour le gouvernement portugais, par MM. L. Inez Fernandes, M. Figueiredo et T. Larsen, en qualité d'agents,

– pour le gouvernement allemand, par MM. T. Henze et M. Hellmann, en qualité d'agents,

– pour l'Irlande, par Mmes M. Browne, G. Hodge et E. Creedon ainsi que M. A. Joyce, en qualité d'agents, assistés de Mme G. Gilmore, BL,

* Langue de procédure : le portugais.

– pour le gouvernement espagnol, par M^me^ V. Ester Casas, en qualité d'agent,

– pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– pour le gouvernement letton, par M^mes^ I. Kucina et G. Bambāne, en qualité d'agents,

– pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. S. Brandon ainsi que M^mes^ C. Brodie, R. Fadoju et G. Brown, en qualité d'agents, assistés de M. A. Bates, barrister,

– pour la Commission européenne, par MM. K.-P. Wojcik et B. Rechena, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 26 avril 2018,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 3 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), 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 « première directive »), et de 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 (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 »).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant le Fundo de Garantia Automóvel (fonds de garantie automobile, Portugal, ci-après le « fonds ») à M^mes^ Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana et Cristiana Micaela Caetano Juliana au sujet du remboursement des indemnités que le fonds a versées à des victimes d'un accident dans lequel a été impliqué le véhicule appartenant à M^me^ Destapado Pão Mole Juliana et conduit par son fils.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 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), a abrogé notamment les première et deuxième directives. Néanmoins, compte tenu de la date des faits au principal, il convient d'avoir égard à ces deux dernières directives.

4 L'article 1^er^ de la première directive énonçait :

« Au sens de la présente directive, il faut entendre par :

1. véhicule : tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées ;

[...] »

5 L'article 3, paragraphe 1, de cette directive disposait :

« Chaque État membre prend toutes les mesures utiles, sous réserve de l'application de l'article 4, 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 L'article 4 de ladite directive prévoyait :

« Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 :

a) en ce qui concerne certaines personnes physiques ou morales, publiques ou privées, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission.

Dans ce cas, l'État membre qui prévoit cette dérogation prend les mesures appropriées en vue d'assurer l'indemnisation des dommages causés sur son territoire et sur le territoire des autres États membres par des véhicules appartenant à ces personnes. [...]

b) en ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission.

Dans ce cas, chaque État membre veille à ce que les véhicules mentionnés au premier alinéa du présent point soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1. [...] »

7 L'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive énonçait :

« Chaque État membre crée ou agrée un organisme ayant pour mission d'indemniser, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée au paragraphe 1.

Le premier alinéa ne porte pas atteinte au droit des États membres de donner ou non à l'intervention de l'organisme un caractère subsidiaire, ainsi qu'à celui de réglementer les recours entre cet organisme et le ou les responsables du sinistre et d'autres assureurs ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la victime pour le même sinistre. Toutefois, les États membres ne peuvent pas autoriser l'organisme à subordonner son intervention à la condition que la victime établisse, d'une quelconque manière, que la personne responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer. »

Le droit portugais

8 L'article 1er, paragraphe 1, du Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (décret-loi nº 522/85 sur l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire), du 31 décembre 1985 (*Diário da República*, série I, nº 301, 6e supplément, du 31 décembre 1985), dans sa version en vigueur à la date des faits au principal (ci-après le « décret-loi nº 522/85 »), prévoit que toute personne pouvant être civilement responsable de la réparation d'un préjudice matériel ou moral résultant de dommages corporels ou matériels causés à un tiers par un véhicule terrestre à moteur, ses remorques ou ses semi-remorques, est tenue, pour que ce véhicule puisse circuler, d'être couverte, aux termes du présent décret-loi, par une assurance garantissant cette responsabilité.

9 Aux termes de l'article 2 de ce décret-loi, l'obligation d'assurance repose, en principe, sur le propriétaire du véhicule.

10 L'article 8, paragraphes 1 et 2, dudit décret-loi dispose que le contrat d'assurance garantit la responsabilité civile du preneur d'assurance, des personnes soumises à l'obligation de s'assurer visée à l'article 2 et des détenteurs et des conducteurs légitimes du véhicule ainsi que la réparation due par les auteurs de vol simple, de vol aggravé, de délit d'usage illégitime de véhicules à moteur ou d'accidents de la circulation provoqués intentionnellement, sauf certaines exceptions.

11 En vertu de l'article 21 du décret-loi nº 522/85, il appartient au fonds de procéder aux indemnisations découlant des accidents causés par des véhicules soumis à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et immatriculés notamment au Portugal conformément aux dispositions de ce décret-loi.

12 Il résulte de l'article 25 dudit décret-loi que, après avoir procédé à l'indemnisation, le fonds est subrogé dans les droits de la victime et a également droit aux intérêts de retard légaux et au remboursement des frais engagés au titre de la constatation et du recouvrement des créances, et que toute personne qui, étant soumise à l'obligation d'assurance, n'a pas conclu de contrat à ce titre, pourra être attraite devant les tribunaux par le fonds. Celui-ci bénéficie également d'un droit de recours contre les autres responsables de l'accident, le cas échéant, pour les montants qu'il a dû payer.

13 L'article 503, paragraphe 1, du code civil prévoit que toute personne ayant la direction et l'usage d'un véhicule terrestre à moteur pour ses propres besoins, même si elle en a transféré la garde à un préposé, est responsable des dommages découlant des risques propres au véhicule, que celui-ci soit en circulation ou non.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

14 M[me] Destapado Pão Mole Juliana, propriétaire d'un véhicule automoteur immatriculé au Portugal, avait, en raison de problèmes de santé, cessé de conduire ce véhicule et l'avait stationné dans la cour de sa maison, sans pour autant entreprendre des démarches en vue de son retrait officiel de la circulation.

15 Le 19 novembre 2006, ce véhicule, conduit par le fils de M[me] Destapado Pão Mole Juliana, qui en avait pris possession sans l'autorisation de sa mère et à l'insu de celle-ci, est sorti de la route, ce qui a causé le décès du conducteur ainsi que de deux autres personnes, qui se trouvaient à bord de ce véhicule en tant que passagers.

16 M[me] Destapado Pão Mole Juliana n'avait pas souscrit, à cette date, une assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation dudit véhicule.

17 Ayant indemnisé les ayants droit des passagers de ce même véhicule pour les dommages résultant de l'accident en cause, le fonds a ensuite assigné en justice M[me] Destapado Pão Mole Juliana ainsi que M[me] Caetano Juliana, fille du conducteur, en demandant le remboursement de la somme de 437 345,85 euros.

18 Pour sa défense, M[me] Destapado Pão Mole Juliana a fait valoir notamment qu'elle n'était pas responsable du sinistre et que, dans la mesure où elle avait stationné son véhicule dans la cour de sa maison et où elle n'entendait pas le mettre en circulation, elle n'était pas obligée de souscrire un contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de ce véhicule.

19 La juridiction de première instance a partiellement fait droit au recours introduit par le fonds, en considérant que le fait que la propriétaire du véhicule ne souhaitait pas le mettre en circulation et que l'accident a eu lieu sans qu'elle puisse se voir imputer la responsabilité du sinistre n'excluait pas

l'obligation de conclure un contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de ce véhicule. Selon cette juridiction, ce contrat garantit le paiement d'indemnités aux victimes d'un accident de la circulation même en cas de vol du véhicule.

20 M^me^ Destapado Pão Mole Juliana a interjeté appel du jugement de la juridiction de première instance devant le Tribunal da Relação (Cour d'appel, Portugal).

21 Celui-ci a conclu à l'absence d'obligation de souscrire un contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation du véhicule concerné ainsi qu'à l'absence de responsabilité de M^me^ Destapado Pão Mole Juliana, a annulé le jugement de première instance et a rejeté le recours introduit par le fonds.

22 À l'appui du pourvoi qu'il a formé devant le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal), le fonds soutient qu'il existe des risques propres aux véhicules, impliquant l'obligation de contracter une assurance de la responsabilité civile afférente à ceux-ci, même lorsqu'ils ne sont pas en circulation. Le fonds demande également que la Cour soit interrogée sur la question de savoir si le droit de subrogation qui lui est reconnu en vertu de l'article 25 du décret-loi n^o^ 522/85 est indépendant du régime national d'imputation de la responsabilité civile prévu à l'article 503, paragraphe 1, du code civil.

23 Le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême) relève que le pourvoi dont il est saisi soulève la question de savoir si l'obligation pour le propriétaire d'un véhicule de conclure un contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de son véhicule découle du simple fait qu'il est titulaire du droit de propriété sur ce véhicule ou bien si cette obligation n'existe pas lorsque le véhicule, par choix du propriétaire, est immobilisé en dehors de la voie publique.

24 Il résulterait de l'arrêt de la Cour du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), que relève de la notion de « circulation des véhicules », prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, toute utilisation d'un véhicule qui est conforme à la fonction habituelle de ce véhicule.

25 Toutefois, l'affaire au principal serait différente de celle ayant donné lieu audit arrêt, dans la mesure où un contrat d'assurance n'avait pas été conclu en l'occurrence et où le véhicule était, par choix de son propriétaire, immobilisé sur une propriété privée et fut mis en circulation sans que ledit propriétaire le sache ni l'autorise.

26 Dans une telle situation, la juridiction de renvoi semble considérer qu'il n'existe pas d'obligation de souscrire une assurance couvrant la responsabilité civile liée à la circulation du véhicule en cause.

27 En effet, ladite obligation ne s'imposerait que lorsque, d'une part, le propriétaire du véhicule concerné le met en circulation ou dans un état comportant un risque résultant de la circulation automobile et, d'autre part, il est susceptible d'être civilement responsable envers les tiers pour les dommages découlant de la circulation de ce véhicule. Il serait disproportionné de considérer que cette même obligation s'impose au propriétaire lorsqu'il a choisi de retirer son véhicule de la circulation et que l'accident se produit à la suite de l'appropriation illégitime de ce véhicule, conduit sans que le propriétaire y ait consenti.

28 Toutefois, l'intervention de l'organisme visé à l'article 1^er^, paragraphe 4, de la deuxième directive n'étant prévue, conformément à cette disposition, que lorsque les dommages sont causés par un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, le fait de considérer qu'une personne se trouvant dans la situation de M^me^ Destapado Pão Mole Juliana n'est pas soumise à cette obligation impliquerait que le fonds ne doit pas intervenir dans des circonstances telles que celles en cause au principal.

29 Par ailleurs, l'article 1er, paragraphe 4, second alinéa, de la deuxième directive ferait naître un doute quant à la question de savoir si la responsabilité du propriétaire du véhicule peut être engagée en raison de sa seule qualité de propriétaire, ou si elle est limitée aux cas dans lesquels sa responsabilité civile est susceptible d'être engagée pour les dommages résultant de l'accident.

30 En particulier, se poserait la question de savoir si le fonds peut former un recours contre le propriétaire du véhicule qui n'a pas respecté son obligation de conclure un contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de ce véhicule en vue d'obtenir le remboursement des indemnités versées aux victimes, indépendamment du point de savoir si la responsabilité civile de ce propriétaire est engagée en raison de l'accident en cause, ou s'il ne peut agir ainsi que lorsque les conditions d'engagement d'une telle responsabilité, notamment celle d'avoir la direction du véhicule, au sens de l'article 503, paragraphe 1, du code civil, sont remplies.

31 Dans ces conditions, le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'article 3 de la [première directive] doit-il être interprété en ce sens que la conclusion d'un contrat d'assurance en responsabilité civile des véhicules à moteur est obligatoire même dans une situation où le véhicule, par choix du propriétaire, se trouve immobilisé sur un terrain privé, hors de la voie publique ?

ou

[doit-il être interprété en ce sens que,] sans préjudice de la responsabilité que le fonds [...] assume à l'égard des tiers victimes, notamment en cas de délit d'usage illégitime de véhicules à moteur, le propriétaire du véhicule n'a pas dans ces circonstances l'obligation de conclure un contrat d'assurance ?

2) L'article 1er, paragraphe 4, de la [deuxième directive] doit-il être interprété en ce sens que le fonds [...], lequel, en l'absence de contrat d'assurance en responsabilité civile, a effectué le paiement de l'indemnisation aux tiers victimes d'un accident de la circulation causé par un véhicule à moteur qui, sans que le propriétaire le sache ni l'ait autorisé, a été pris du terrain privé où il se trouvait immobilisé, a le droit de subrogation à l'encontre du propriétaire du véhicule, indépendamment de la responsabilité de celui-ci dans l'accident ?

ou

doit-il être interprété en ce sens que la subrogation du fonds [...] à l'encontre du propriétaire dépend de la vérification des conditions permettant d'engager la responsabilité civile, notamment du fait que, à la date de l'accident, le propriétaire avait la direction effective du véhicule ? »

32 Par lettre déposée au greffe de la Cour le 28 août 2017, l'Irlande a, en vertu de l'article 16, troisième alinéa, du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, demandé que la Cour siège en grande chambre.

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

33 Par sa première question, la juridiction de renvoi cherche à savoir, en substance, si l'article 3, paragraphe 1, de la première directive 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 se trouve, par le seul choix de son propriétaire qui n'a plus l'intention de le conduire, stationné sur un terrain privé.

34 Cette question repose sur la prémisse selon laquelle le fonds a demandé à M^me^ Destapado Pão Mole Juliana, sur le fondement de l'article 25 du décret-loi n^o^ 522/85, le remboursement des indemnités versées aux ayants droit des victimes de l'accident dans lequel a été impliqué son véhicule au motif que, d'une part, celle-ci était soumise à l'obligation de souscrire un contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de ce véhicule et, d'autre part, qu'elle a manqué à cette obligation. C'est dans ce contexte que la juridiction de renvoi se demande, en substance, si, dans la situation décrite au point précédent, ledit véhicule devait être couvert par une telle assurance.

35 Cela étant précisé, il convient de relever que, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, chaque État membre prend toutes les mesures utiles, sous réserve de l'application de l'article 4 de cette directive, pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance.

36 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).

37 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).

38 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).

39 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.

40 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.

41 Partant, le fait que la Cour a, en substance, jugé, dans les arrêts mentionnés au point précédent, que seuls les cas d'utilisation du véhicule assuré qui relèvent d'une utilisation de celui-ci comme moyen de transport et, partant, de la notion de « circulation des véhicules », au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive ou de l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103, sont susceptibles de donner lieu à la prise en charge par l'assureur, au titre du contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de ce véhicule, du préjudice causé par ce dernier, ne signifie aucunement que l'existence de l'obligation de souscrire une telle assurance devrait être déterminée en fonction de l'utilisation effective du véhicule en cause comme moyen de transport à un moment donné.

42 Eu égard à ce qui précède, il convient de considérer qu'un véhicule qui est immatriculé et n'a donc pas été retiré régulièrement de la circulation, et qui est apte à circuler, répond à la notion de « véhicule », au sens de l'article 1er, point 1, de la première directive, et ne cesse, par conséquent, pas de relever de l'obligation d'assurance énoncée à l'article 3, paragraphe 1, de cette directive, au seul motif que son propriétaire n'a plus l'intention de le conduire et l'immobilise sur un terrain privé.

43 L'interprétation qui précède n'est pas remise en cause par l'argument du gouvernement allemand, de l'Irlande, du gouvernement italien et du gouvernement du Royaume-Uni, selon lequel une conception large de la portée de l'obligation générale d'assurance n'est pas nécessaire dans la mesure où les dommages qui surviennent dans des circonstances telles que celles en cause au principal pourraient être indemnisés par l'organisme visé à l'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive.

44 En effet, ainsi qu'il ressort du libellé de cette disposition, celle-ci oblige les États membres à instituer un organisme ayant pour mission d'indemniser, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance prévues par le droit de l'Union, les dommages matériels ou corporels causés notamment par un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à cette obligation.

45 Ainsi, l'intervention d'un tel organisme a été conçue comme une mesure de dernier recours, prévue uniquement dans les cas visés à cette disposition, et ne saurait être considérée comme la mise en œuvre d'un système de garantie de l'assurance de la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules en dehors desdits cas (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a., C-409/11, EU:C:2013:512, points 30 à 32).

46 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 1er, 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.

47 Au demeurant, l'interprétation retenue aux points 38 à 42 du présent arrêt permet d'assurer la réalisation de l'objectif de protection des victimes d'accidents causés par les véhicules automoteurs, visé par les directives relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de ces véhicules, qui a constamment été poursuivi et renforcé par le législateur de l'Union (arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, points 32 et 33 ainsi que jurisprudence citée). En effet, cette interprétation garantit que ces victimes soient, en tout état de cause, dédommagées, soit par l'assureur, en vertu d'un contrat conclu à cet effet, soit par l'organisme visé à l'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive dans le cas où il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurer le véhicule impliqué dans l'accident ou lorsque ce véhicule n'a pas été identifié.

48 Dans l'affaire au principal, il ressort du dossier soumis à la Cour que le véhicule de Mme Destapado Pão Mole Juliana avait son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre, à savoir le Portugal. En effet, ce véhicule était, à l'époque des faits au principal, toujours immatriculé dans cet État membre.

49 En outre, ce véhicule était en état de marche, ainsi qu'en témoigne le fait que le fils de M^me^ Destapado Pão Mole Juliana le conduisait au moment où l'accident s'est produit.

50 Dans ces conditions, il relevait de l'obligation d'assurance énoncée à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive.

51 Ainsi qu'il résulte des considérations qui précèdent, le fait que M^me^ Destapado Pão Mole Juliana l'avait stationné sur un terrain privé, à savoir dans la cour de sa maison, avant que son fils en prenne possession, et qu'elle n'avait plus l'intention de le conduire, n'est pas pertinent à cet égard.

52 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive 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.

Sur la seconde question

53 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 1^er^, paragraphe 4, de la deuxième directive doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une législation nationale qui prévoit que l'organisme visé à cette disposition a le droit de former un recours 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 pris en charge 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.

54 À cet égard, il convient de relever que l'article 1^er^, paragraphe 4, de la deuxième directive laisse expressément ouverte la possibilité pour les États membres de donner à l'intervention dudit organisme un caractère subsidiaire et leur permet de réglementer les recours entre ce même organisme et les responsables du sinistre ainsi que les rapports avec les autres assureurs ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la victime pour le même sinistre (voir, en ce sens, arrêt du 4 décembre 2003, Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, point 32).

55 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.

56 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.

57 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la seconde question que l'article 1^er^, paragraphe 4, de la deuxième directive 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.

Sur les dépens

58 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 (grande chambre) dit pour droit :

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.**

2) **L'article 1er, 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.**

Signatures