ARRÊT DE LA COUR (PREMIÈRE CHAMBRE)
DU 9 FÉVRIER 1984 [1]

SA Gambetta Auto
contre Bureau central français et Fonds de garantie automobile
(demande de décision préjudicielle, formée par la cour d'appel de Paris)

«Stationnement habituel d'un véhicule dans un État membre — Indemnisation des dommages dans un autre État membre»

Affaire 344/82

Sommaire

Rapprochement des législations — Assurance responsabilité civile automobile — Directive 72/166 — Territoire de stationnement habituel du véhicule — Notion — État d'immatriculation

(Directive du Conseil 72/166)

Lorsqu'un véhicule porte une plaque d'immatriculation régulièrement délivrée, il doit être considéré comme stationnant, au sens de la directive 72/166, sur le territoire de l'État d'immatriculation même si à l'époque considérée l'autorisation d'utiliser le véhicule avait été retirée.

Dans l'affaire 344/82,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par la cour d'appel de Paris et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

SA GAMBETTA AUTO

et

BUREAU CENTRAL FRANÇAIS,

FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE,

1 — Langue de procédure : le français.

une décision à titre préjudiciel relative à l'interprétation de la directive 72/166 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 L 103, p. 1), et en particulier de la notion de «stationnement habituel d'un véhicule»,

LA COUR (première chambre),

composée de MM. T. Koopmans, président de chambre, A. O'Keeffe et G. Bosco, juges,

avocat général: Sir Gordon Slynn
greffier: M. P. Heim

rend le présent

ARRÊT

En fait

Les faits de la cause, le déroulement de la procédure et les observations présentées en vertu de l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la CEE peuvent être résumés comme suit:

I — Faits et procédure écrite

1. Une voiture appartenant à la société Gambetta Auto (Paris) a été endommagée, alors qu'elle se trouvait en stationnement à Paris le 19 juillet 1979, par un véhicule immatriculé en Autriche dont le conducteur a pris la fuite. La société Gambetta a appris que l'autorisation de circulation du véhicule autrichien avait été retirée le 9 mars 1979, l'assurance ayant été résiliée le 7 mars 1979. Par ailleurs, le propriétaire du véhicule n'a pu être retrouvé.

Afin d'être indemnisé de son préjudice, la compagnie d'assurance de Gambetta Auto s'est adressée au Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobile (BCF) et au Fonds de garantie automobile (FGA), créé pour couvrir les sinistres provoqués par des véhicules non assurés et pour lesquels le BCF n'intervient pas, qui se sont l'un et l'autre récusés. La société Gambetta a alors assigné le BCF et le FGA devant le tribunal d'instance du

IX[e] arrondissement de Paris. Celui-ci a débouté Gambetta Auto de sa demande. C'est sur appel de ce jugement que la cour d'appel de Paris s'est trouvée saisie du litige.

Tant devant le tribunal d'instance que devant la cour d'appel, la société Gambetta Auto a invoqué, à l'appui de sa demande, la directive du Conseil du 24 avril 1972 qui vise à supprimer, à l'intérieur de la Communauté, le contrôle de la «carte verte» pour les véhicules ayant leur «stationnement habituel» dans un État membre — ou dans un pays tiers — pour lesquels les bureaux nationaux d'assurance ont conclu un «accord de garantie». Les deux parties au litige principal — Gambetta Auto et le BCF — ont soutenu des interprétations opposées quant à la notion de «stationnement habituel»: pour Gambetta Auto, cette notion signifierait le territoire de l'État où le véhicule est immatriculé, sans qu'il y ait lieu de rechercher si celle-ci est — ou non — en cours de validité; en revanche, le BCF, garantissant le bureau autrichien et agissant d'ordre et pour le compte de ce dernier, a soutenu qu'une immatriculation résiliée — comme en l'espèce — doit être assimilée à une fausse immatriculation et par conséquent empêche la directive communautaire, ensemble avec l'accord de garantie conclu entre les bureaux d'assurance, de s'appliquer, interdisant en l'espèce toute garantie du bureau autrichien et donc du BCF.

2. La directive du Conseil du 24 avril 1972 a mis en place un système dont les caractéristiques essentielles se trouvent clairement exposées dans les trois derniers considérants:

«considérant que la suppression du contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un État membre et pénétrant sur le territoire d'un autre État membre peut être réalisée sur la base d'un accord entre les six bureaux nationaux d'assurance, aux termes duquel chaque bureau national garantirait, dans les conditions prévues par la législation nationale, l'indemnisation des dommages ouvrant droit à réparation, causés sur son territoire par un de ces véhicules, assuré ou non;

considérant que cet accord de garantie se fonde sur la présomption que tout véhicule automoteur communautaire circulant sur le territoire de la Communauté est couvert par une assurance; qu'il convient donc de prévoir dans chaque législation nationale des États membres l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire; que, toutefois, les législations nationales peuvent prévoir des dérogations pour certaines personnes et pour certains types de véhicules;

considérant que le régime prévu dans la directive pourrait être étendu aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers pour lequel les bureaux nationaux des six États membres auraient conclu un accord similaire.»

Les dispositions plus particulièrement mises en œuvre en l'espèce sont:

— l'article 1, paragraphe 4, qui définit le «territoire où le véhicule a son stationnement habituel» comme:

  «— territoire de l'État où le véhicule est immatriculé, ou

— dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurance ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'État où cette plaque ou ce signe sont délivrés, ou

— dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'État du domicile du détenteur»;

— l'article 2, paragraphe 2, selon lequel:

«En ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des États membres, les dispositions de la présente directive, à l'exception des articles 3 et 4, ont effet:

— après qu'a été conclu un accord entre les six bureaux nationaux d'assurance aux termes duquel chaque bureau national se porte garant pour les règlements des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, qu'ils soient assurés ou non, dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire;

— à partir de la date fixée par la Commission après qu'elle aura constaté, en collaboration étroite avec les États membres, l'existence de cet accord;

— pour la durée dudit accord»;

— l'article 7, paragraphe 2, selon lequel:

«Les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un pays tiers sont considérés comme des véhicules ayant leur stationnement habituel dans la Communauté, lorsque les bureaux nationaux de tous les États membres se portent individuellement garants — chacun dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire — pour les règlements des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation de ces véhicules.»

Le régime ainsi prévu par la directive a été étendu, par accord complémentaire conclu le 12 décembre 1973 entre les bureaux nationaux aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire de certains pays tiers: la Suède, la Finlande, la Norvège, l'Autriche et la Suisse, conformément aux principes de l'article 7, paragraphe 2, de la directive; par cet accord, convenu pour une durée indéterminée et résiliable moyennant un préavis de douze mois, les bureaux nationaux des États membres se portent garants pour les règlements des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des pays tiers cités. L'article 2 c) de l'accord prévoit que sont considérés comme ayant leur stationnement habituel dans l'un des pays visés à l'article 1 a): «les véhicules qui y sont immatriculés».

En complément de la directive du 24 avril 1972, il convient de mentionner la deuxième décision 74/167 de la Commission, du 6 février 1974, relative à l'application de la directive précitée du Conseil (JO L 87, p. 14), qui fixe au 15 mai 1974 la date à laquelle «chaque État membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules, lorsque ceux-ci ont leur stationnement habituel sur le territoire de la Suède, de la Finlande, de la Norvège, de l'Autriche et de la Suisse et font l'objet de la convention des bureaux nationaux d'assurance du 12 décembre 1973» (article 1).

3. C'est dans ces conditions que la cour d'appel de Paris a, par arrêt du 21 décembre 1982, sursis à statuer, et décidé de renvoyer à la Cour, en application de l'article 177 du traité, la question préjudicielle suivante:

«Étant supposé que le stationnement habituel d'un véhicule automobile, au sens où l'entend la directive du Conseil des Communautés européennes du 24 avril 1972, signifie le territoire de l'État où il est immatriculé, peut-on et doit-on considérer comme ayant son stationnement habituel dans un pays une voiture dont il est constaté qu'elle porte une plaque d'immatriculation de ce pays, alors qu'il est déclaré par les autorités compétentes qu'à la date de ce contrat l'admission à la circulation de ladite voiture avait été définitivement annulée?»

L'arrêt de renvoi est parvenu au greffe de la Cour le 29 décembre 1982. La procédure écrite a suivi un cours régulier.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice CEE, des observations écrites ont été déposées le 24 mars 1983 par le BCF, représenté par Me Funck-Brentano, avocat au barreau de Paris, le 7 avril 1983 par le gouvernement de la République italienne, représenté par Me O. Fiumara, avvocato dello Stato, et le 11 mars 1983 par la Commission des CE, représentée par M. J. Delmoly, membre de son service juridique, en qualité d'agent.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable.

En application de l'article 95, paragraphes 1 et 2, du règlement de procédure, constatant qu'aucun État membre et aucune institution partie à l'instance ne demandait que l'affaire soit tranchée en séance plénière, la Cour a, par ordonnance du 18 mai 1983, renvoyé la présente affaire devant la première chambre.

II — Observations écrites déposées devant la Cour

1. Le *BCF* fait tout d'abord remarquer que, compte tenu du système mis en œuvre par la directive et l'accord complémentaire du 12 décembre 1973, qui crée une présomption de couverture d'assurance dans un État en fonction du stationnement habituel, il est nécessaire de donner une définition aussi précise que possible à ce qu'est le «stationnement habituel» d'un véhicule ayant occasionné un accident. Il serait en effet important que les bureaux concernés sachent dans quelles conditions ils peuvent faire jouer les accords complémentaires. Il ressortirait des travaux du «conseil des bureaux» que les conditions de mise en œuvre des accords interbureaux sont mal définies dans certaines circonstances de fait, qui font que l'immatriculation du véhicule concerné pose un problème quant au lieu

de son stationnement au sens de la directive. Tel serait le cas par exemple lorsque la législation propre à certains pays prévoit le retrait d'immatriculation résultant du non-paiement des primes d'assurance. Il existerait d'une façon générale des divergences d'opinion entre les bureaux des États membres ou adhérents, concernant l'étendue de la présomption accordée à la plaque d'immatriculation comme critère du stationnement habituel du véhicule sur le territoire de l'État où le véhicule est immatriculé. Ces divergences provoqueraient, notamment en France, des contentieux et des contrariétés de jurisprudence.

Afin d'éviter des difficultés dans les redditions de comptes entre bureaux nationaux, le bureau central du pays où le sinistre s'est produit — ici le BCF — serait tenu, dans le cadre d'un contentieux devant ses juridictions nationales, de soutenir la thèse du bureau central du pays d'origine du véhicule pour le compte de qui il agit. En revanche, puisqu'en l'espèce la Cour est saisie d'une demande d'interprétation, le BCF se croit autorisé à adopter une position impartiale et à élever le débat au niveau de la Communauté et de l'intérêt des victimes de sinistres causés par un véhicule immatriculé de façon régulière ou non dans un État membre ou adhérent.

Après qu'il eut été constaté qu'aucune solution n'était trouvée par l'assemblée générale du conseil des bureaux à la question concernant l'interprétation à donner à l'expression «stationnement habituel», six bureaux, à savoir ceux d'Autriche, d'Allemagne fédérale, du Luxembourg, des Pays-Bas, de Suisse et du Royaume-Uni, auraient signé, le 19 octobre 1977, un protocole ayant pour effet de limiter la période de responsabilité du bureau du pays d'immatriculation d'un véhicule donné, période fixée à un an «à dater de l'événement déterminé par chaque bureau individuellement, dans le cadre de sa propre réglementation en matière d'immatriculation et de procédure d'assurance . . .» Ceci démontrerait le désaccord des bureaux nationaux résultant de l'absence d'harmonisation des réglementations nationales en matière d'immatriculation des véhicules.

Les deux objectifs ayant inspiré le Conseil lors de la rédaction de la directive seraient de supprimer tout contrôle aux frontières portant sur l'existence d'une assurance de responsabilité civile résultant de la circulation du véhicule automoteur afin de réaliser la libre circulation des marchandises et des personnes, et de sauvegarder les intérêts des personnes susceptibles d'être victimes d'un sinistre causé par ces véhicules. Ces objectifs auraient dû être réalisés par le régime mis en place par les accords passés entre les bureaux nationaux, en application de la directive, mais le second ne l'aurait pas été. En effet, l'assurance obligatoire de la responsabilité, qui constitue la clef de voûte du système, serait censée avoir été délivrée par le bureau du pays où le véhicule a non stationnement habituel, que le propriétaire, le conducteur ou le détenteur soit ou non effectivement titulaire d'un tel certificat en état de validité. Dès lors, la garantie d'assurance n'existerait que lorsque le véhicule en cause avait son stationnement habituel dans un État membre ou non adhérent au régime.

Comme, aux termes de la directive et de la convention complémentaire, sont considérés comme ayant leur stationnement habituel dans l'un des pays membres de la Communauté ou signataires les véhicules automoteurs qui y sont immatriculés, l'immatriculation constituerait le critère unique et nécessaire du stationnement habituel.

Dès lors, si un bureau émetteur conteste la validité d'une immatriculation et, par voie de conséquence, refuse de reconnaître qu'un véhicule est habituellement stationné sur son territoire parce que l'immatriculation qui en fait foi est périmée, que, par voie de conséquence, la présomption d'assurance en faveur du véhicule dont l'immatriculation est irrégulière ou périmée ne joue pas, la victime d'un accident causé par ce véhicule risquerait de n'être indemnisée qu'après de longs contentieux, ce qui irait à l'encontre du deuxième objectif poursuivi par la directive. En outre, une telle position aboutirait à déplacer la charge définitive du sinistre du pays d'origine et d'immatriculation du véhicule au pays du lieu de l'accident.

L'objectif recherché par la directive imposerait que le lieu habituel du stationnement du véhicule soit identifié sans discussion possible. La plaque constituerait le seul critère simple et efficace. Exiger en outre que l'immatriculation soit régulière et en cours de validité — ce que la directive n'exigerait ni ne prévoirait — conduirait à rétablir des contrôles aux frontières et à remplacer le contrôle de la carte verte, supprimé par la directive, par une vérification systématique de la validité de l'immatriculation. L'objectif recherché par la directive devrait donc conduire à interpréter le terme «immatriculation du véhicule» dans un sens non administratif mais beaucoup plus large, comme visant toute plaque minéralogique, valable ou non, dont le véhicule est porteur et rattachant le véhicule dont les autorités ont émis cette plaque.

2. Le *gouvernement de la République italienne* fait valoir qu'il résulte de l'article 1, paragraphe 4, de la directive que le Conseil a entendu se référer au signe de reconnaissance (que ce soit une plaque d'immatriculation ou une plaque d'assurance ou un autre signe) que le véhicule porte, indépendamment de la validité que ce signe peut avoir pour la circulation dans l'État où il a été délivré: la directive se préoccuperait de la localisation du véhicule et non pas de la légalité de sa circulation, qui pourrait disparaître pour de multiples causes qui ne sont pas nécessairement liées au signe de reconnaissance.

Ce n'est qu'en adoptant cette interprétation que la directive pourrait trouver une application concrète et déployer ses effets quant à la libéralisation de la circulation internationale des personnes et des véhicules. S'il n'en était pas ainsi, il faudrait à chaque fois vérifier à la frontière la validité du document de circulation et, dès lors, demander en chaque cas le document d'assurance, rendant ainsi la directive sans objet.

Au contraire de la plaque fausse, la plaque périmée, quels que soient les effets quant à l'autorisation à circuler du véhicule auquel elle est apposée, devrait

néanmoins être considérée comme ayant encore une signification pour la détermination du pays de stationnement habituel du véhicule. Du reste, la directive prévoirait à l'article 2 l'intervention des bureaux nationaux dans le cas d'accident provoqué par un véhicule d'un autre État membre, indépendamment du fait que ce véhicule soit assuré ou non.

Dans le cas d'espèce, le BCF aurait repoussé la demande de Gambetta Auto car le système en vigueur en Autriche lierait la plaque du véhicule, et donc sa circulation, à l'existence d'un contrat d'assurance valide. Mais en raison de la disposition précitée, reprise dans l'accord complémentaire du 12 décembre 1973, auquel l'Autriche et la France auraient aussi adhéré, le BCF devrait être considéré comme garant du réglement de l'accident provoqué sur son territoire même par un véhicule non assuré. La réalité serait que lorsqu'un pays demande, en vertu de la directive et de l'accord, de faire entrer et de faire circuler sur le territoire d'un autre pays membre ses propres véhicules sans qu'ils soient assujettis au contrôle de la carte verte, ce pays devrait également se charger des conséquences qui en découlent, c'est-à-dire supporter la charge résultant des accidents que les véhicules portant la plaque du pays peuvent causer à l'étranger, même s'ils ne sont pas autorisés à circuler pour défaut d'assurance.

3. La *Commission* tient à attirer l'attention de la Cour sur un fait nouveau survenu depuis la date à laquelle la cour d'appel de Paris a sursis à statuer. En effet, le 16 février 1983, les services compétents de la Commission — la direction générale «Institutions financières et fiscalité» — auraient été officiellement informés par lettre du président du «conseil des bureaux nationaux d'assurance» que le malentendu entre les bureaux français et autrichien, à l'origine de la présente affaire, aurait été clarifié. En conséquence, un règlement devrait intervenir entre les parties au principal, ce qui sur le plan de la procédure devrait logiquement se traduire par un désistement de la société Gambetta Auto en cause d'appel.

Il résulterait des dispositions en cause que seuls les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un autre État membre ou dans certains pays sont dispensés du contrôle de la «carte verte». Cela supposerait que ces véhicules soient aisément identifiables. La plaque d'immatriculation constituerait le seul critère adéquat. Exiger en outre que cette plaque soit régulière et en cours de validité équivaudrait à remplacer le contrôle de la carte verte par une vérification systématique de l'immatriculation.

L'interprétation proposée ne signifierait pas que les bureaux nationaux d'assurance ne soient pas libres de convenir, entre eux, qu'un accident causé par un véhicule dont l'immatriculation a été retirée demeure à charge du bureau gestionnaire du sinistre: c'est ainsi que certains bureaux (dont le bureau autrichien mais non le bureau français) auraient signé le 19 octobre 1977 un protocole dit de Luxembourg qui établit un tel système. Mais, en tout état de cause, un régime conventionnel de ce type n'aurait aucune influence sur l'obligation à laquelle se réfère l'article 2, paragraphe 2, de la directive, faite au

bureau du pays de l'accident de garantir le remboursement du sinistre, même si le véhicule n'est pas assuré.

Il resterait à examiner si l'interprétation proposée de la notion de «stationnement habituel», telle qu'elle figure à l'article 1, paragraphe 4, 1er tiret, de la directive, peut et doit s'appliquer dans une affaire mettant en cause un véhicule d'un pays tiers (l'Autriche). Il conviendrait de partir de la décision de la Commission du 6 février 1974, susmentionnée, qui supprime à compter du 15 mai 1974 le contrôle de la carte verte pour les véhicules habituellement stationnés en Autriche et qui font l'objet de la convention du 12 décembre 1973. Dans une telle situation, et conformément à l'article 7, paragraphe 2, de la directive, le «stationnement habituel» dans un pays tiers serait assimilé au «stationnement habituel» dans un État membre. Pour cette raison, le sens à donner à cette notion devrait être le même, qu'elle se concrétise dans un pays tiers ou dans un État membre. A cela s'ajouterait un argument de texte: l'article 1, paragraphe 4, 1er tiret, définirait la notion de «stationnement habituel» «au sens de la présente directive», c'est-à-dire y compris au sens de l'article 7, paragraphe 2.

III — Procédure orale

Le Bureau central français, représenté par Me Funck-Brentano, avocat au barreau de Paris, le gouvernement de la République italienne, représenté par Me Fiumara, avvocato dello Stato, le gouvernement du Royaume-Uni, représenté par M. Bellis, du Treasury Solicitor's Department, et la Commission des CE, représentée par M. Delmoly, en qualité d'agent, ont été entendus en leurs observations orales à l'audience du 10 novembre 1983.

L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 24 novembre 1983.

En droit

1 Par arrêt du 21 décembre 1982, parvenue à la Cour le 29 décembre suivant, la cour d'appel de Paris a posé, en vertu de l'article 117 du traité CEE, une question préjudicielle relative à l'interprétation de la directive 72/166 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 L 103, p. 1), et en particulier de la notion de «stationnement habituel d'un véhicule».

2 Cette question a été soulevée dans le cadre d'une procédure opposant la société Gambetta Auto au Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobiles (BCF) et au Fonds de garantie automobile

(FGA), créé pour couvrir les sinistres provoqués par des véhicules non assurés et pour lesquels le BCF n'intervient pas.

3 Une voiture appartenant à la société Gambetta Auto avait en effet été endommagée, alors qu'elle se trouvait en stationnement à Paris le 19 juillet 1979, par un véhicule portant une plaque d'immatriculation autrichienne dont le conducteur a pris la fuite. L'autorisation de circulation du véhicule autrichien avait été retirée le 9 mars 1979, l'assurance ayant été résiliée le 7 mars 1979. Par ailleurs, le propriétaire du véhicule n'a pû être retrouvé.

4 Le tribunal d'instance du IX[e] arrondissement de Paris ayant débouté la société Gambetta Auto de sa demande d'indemnisation, celle-ci a fait appel de ce jugement. Tant devant le tribunal d'instance que devant la cour d'appel, la société Gambetta Auto a invoqué la directive du Conseil du 24 avril 1972, qui vise à supprimer, à l'intérieur de la Communauté, le contrôle de la «carte verte» pour les véhicules ayant leur «stationnement habituel» dans un État membre — ou dans un pays tiers — pour lesquels les bureaux nationaux d'assurance ont conclu un «accord de garantie». Cet accord est intervenu le 16 octobre 1972. La société Gambetta et le BCF ont soutenu des interprétations opposées de la notion de «stationnement habituel»: pour la société Gambetta Auto, cette notion signifierait le territoire de l'État dont le véhicule porte la plaque d'immatriculation, sans qu'il y ait lieu de rechercher si l'immatriculation est — ou non — en cours de validité; en revanche, le BCF, garantissant le bureau autrichien et agissant d'ordre et pour le compte de ce dernier, a soutenu qu'une immatriculation résiliée — comme en l'espèce — doit être assimilée à une fausse immatriculation et par conséquent empêche la directive communautaire, ainsi que l'accord de garantie conclu entre les bureaux d'assurance, de s'appliquer, interdisant en l'espèce toute garantie du bureau autrichien et donc du BCF.

5 La question posée par le cour d'appel de Paris est ainsi libellée:

«Étant supposé que le stationnement habituel d'un véhicule automobile, au sens où l'entend la directive du Conseil des Communautés européennes du 24 avril 1972, signifie le territoire de l'État où il est immatriculé, peut-on et doit-on considérer comme ayant son stationnement habituel dans un pays

une voiture dont il est constaté qu'elle porte une plaque d'immatriculation de ce pays, alors qu'il est déclaré par les autorités compétentes qu'à la date de ce contrat l'admission à la circulation de ladite voiture avait été définitivement annulée?»

6 La directive du Conseil du 24 avril 1972 a mis en place un système dont les caractéristiques essentielles se trouvent clairement exposées dans les trois derniers considérants:

«considérant que la suppression du contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un État membre et pénétrant sur le territoire d'un autre État membre peut être réalisée sur la base d'un accord entre les six bureaux nationaux d'assurance, aux termes duquel chaque bureau national garantirait, dans les conditions prévues par la législation nationale, l'indemnisation des dommages ouvrant droit à réparation, causés sur son territoire par un de ces véhicules, assuré ou non;

considérant que cet accord de garantie se fonde sur la présomption que tout véhicule automoteur communautaire circulant sur le territoire de la Communauté est couvert par une assurance; qu'il convient donc de prévoir dans chaque législation nationale des États membres l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire; que, toutefois, les législations nationales peuvent prévoir des dérogations pour certaines personnes et pour certains types de véhicules;

considérant que le régime prévu dans la directive pourrait être étendu aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers pour lequel les bureaux nationaux des six États membres auraient conclu un accord similaire.»

7 L'article 2, paragraphe 1, de la directive prévoit que chaque État membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules lorsque ceux-ci ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre.

8 Pour les véhicules du genre de celui en cause en l'espèce, l'article 1, paragraphe 4, dispose que par «territoire où le véhicule a son «stationnement habituel» il faut entendre «territoire de l'État où le véhicule est immatriculé».

9 L'article 2, paragraphe 2, prévoit:

«En ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des États membres, les dispositions de la présente directive, à l'exception des articles 3 et 4, ont effet:

— après qu'a été conclu un accord entre les six bureaux nationaux d'assurance aux termes duquel chaque bureau national se porte garant pour les règlements des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, qu'ils soient assurés ou non, dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire;

— à partir de la date fixée par la Commission après qu'elle aura constaté, en collaboration étroite avec les États membres, l'existence de cet accord;

— pour la durée dudit accord.»

10 L'article 7, paragraphe 2, dispose:

«Les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un pays tiers sont considérés comme des véhicules ayant leur stationnement habituel dans la Communauté, lorsque les bureaux nationaux de tous les États membres se portent individuellement garants — chacun dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire — pour les réglements des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation de ces véhicules.»

11 Le régime ainsi prévu par la directive a été étendu, par accord complémentaire conclu le 12 décembre 1973 entre les bureaux nationaux, aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire de certains pays tiers: la Suède, la Finlande, la Norvège, l'Autriche et la Suisse, conformément aux principes de l'article 7, paragraphe 2, de la directive; par cet accord, convenu pour une durée indéterminée et résiliable moyennant un préavis de douze mois, les bureaux nationaux des États membres se portent garants pour les règlements des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un

des pays tiers cités. L'article 2 c) de l'accord prévoit que sont considérés comme ayant leur stationnement habituel dans l'un des pays visés à l'article 1 a): «les véhicules qui y sont immatriculés».

En complément de la directive du 24 avril 1972, il convient de mentionner la deuxième décision 74/167 de la Commission, du 6 février 1974, relative à l'application de la directive précitée du Conseil (JO L 87, p. 14), qui fixe au 15 mai 1974 la date à laquelle «chaque État membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules, lorsque ceux-ci ont leur stationnement habituel sur le territoire de la Suède, de la Finlande, de la Norvège, de l'Autriche et de la Suisse et font l'objet de la convention des bureaux nationaux d'assurance du 12 décembre 1973» (article 1).

12 Devant la Cour, le BCF a fait valoir qu'il estimait devoir présenter des observations différentes de celles qu'il avait présentées devant les juridictions françaises, et a soutenu les prétentions de la société Gambetta Auto en ce sens que le véhicule en question avait son «stationnement habituel» en Autriche au sens de la directive. Le gouvernement italien et la Commission ont avancé la même interprétation.

13 Il y a lieu de rappeler que la directive vise à supprimer le contrôle de la carte verte à la frontière. A cet égard, il est impératif que l'État de stationnement soit aisément identifiable, ce qui est assuré par la délivrance d'une plaque d'immatriculation. En effet, exiger que cette plaque soit en cours de validité équivaudrait à remplacer le contrôle de la carte verte par une vérification systématique de l'immatriculation et priverait la directive de tout effet utile.

14 Il s'ensuit qu'aux fins de l'application de la directive du Conseil, le véhicule portant cette plaque doit être considéré comme stationnant dans le territoire d'immatriculation, même si l'autorisation d'en faire usage a été entre-temps retirée.

15 Pour les raisons développées ci-dessus, il convient dès lors de répondre à la question posée que lorsqu'un véhicule porte une plaque d'immatriculation

régulièrement délivrée, il doit être considéré comme stationnant, au sens de la directive 72/166, sur le territoire de l'État d'immatriculation même si à l'époque considérée l'autorisation d'utiliser le véhicule avait été retirée.

Sur les dépens

16 Les frais exposés par le gouvernement de la République italienne et la Commission, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet de remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (première chambre),

statuant sur la question à elle soumise par la cour d'appel de Paris, par arrêt du 21 décembre 1982, dit pour droit:

Lorsqu'un véhicule porte une plaque d'immatriculation régulièrement délivrée, il doit être considéré comme stationnant, au sens de la directive 72/166 du Conseil du 24 avril 1972 (JO L 103, p. 1), sur le territoire de l'État d'immatriculation même si à l'époque considérée l'autorisation d'utiliser le véhicule avait été retirée.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 9 février 1984.

Le greffier
par ordre
H. A. Rühl
administrateur principal

Le président de la première chambre
T. Koopmans