Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

10 juin 2021 *

« Renvoi préjudiciel – Assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs – Directive 2009/103/CE – Article 1er, points 1 et 2 – Article 3, premier, deuxième et dernier alinéas – Notion de "véhicule" – Obligation de couverture des dommages matériels – Portée – Accident de la circulation impliquant un véhicule articulé dont les éléments font l'objet d'assurances obligatoires distinctes – Dommages causés à la semi-remorque par le véhicule tracteur auquel cette dernière était attelée lorsque cet accident s'est produit – Interprétation de la réglementation nationale excluant la couverture de ces dommages par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de ce tracteur routier »

Dans l'affaire C-923/19,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Tribunal Supremo (Cour suprême, Espagne), par décision du 28 novembre 2019, parvenue à la Cour le 17 décembre 2019, dans la procédure

Van Ameyde España SA

contre

GES, Seguros y Reaseguros SA,

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. E. Regan, président de chambre, MM. M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos et I. Jarukaitis (rapporteur), juges,

avocat général : M. M. Bobek,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour Van Ameyde España SA, par Mme M. I. Castizo Reyes, procuradora, et Me V. Muñoz Mundina, abogado,

– pour GES, Seguros y Reaseguros SA, par M. A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, et Me J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado,

– pour le gouvernement espagnol, par Mme M. J. Ruiz Sánchez, en qualité d'agent,

* Langue de procédure : l'espagnol.

– pour la Commission européenne, par M^me^ H. Tserepa-Lacombe et M. J. Rius, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 23 février 2021,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 3, dernier alinéa, 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), lu conjointement avec l'article 1^er^ de cette directive.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Van Ameyde España SA (ci-après « Van Ameyde ») à GES, Seguros y Reaseguros SA (ci-après « GES Seguros »), au sujet d'une demande d'indemnisation des dommages matériels causés à une semi-remorque lors d'un accident de la circulation impliquant un véhicule articulé.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 La directive 2009/103 énonce, à ses considérants 1 à 3 et 20 :

« (1) 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)], 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 de véhicules automoteurs [(JO 1984, L 8, p. 17)], 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 de véhicules automoteurs [(JO 1990, L 129, p. 33),] et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil[,] du 16 mai 2000[,] concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (quatrième directive sur l'assurance automobile) [(JO 2000, L 181, p. 65),] ont été modifiées à plusieurs reprises [...] et de façon substantielle. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ces quatre directives ainsi que de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil[,] du 11 mai 2005[,] modifiant les directives [72/166], [84/5], 88/357/CEE et [90/232] du Conseil et la directive [2000/26] du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs [(JO 2005, L 149, p. 14)].

(2) L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou victimes d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une grande partie des contrats d'assurance non-vie conclus dans [l'Union européenne]. L'assurance automobile a, par ailleurs, une incidence sur la libre circulation des personnes et des véhicules. [...]

(3) Chaque État membre devrait prendre toutes 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.

[...]

(20) Il y a lieu de garantir aux victimes d'accidents de la circulation automobile un traitement comparable, quels que soient les endroits de [l'Union] où les accidents se sont produits. »

4 L'article 1er de cette directive contient les définitions suivantes :

« Au sens de la présente directive, on entend 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 ;

2) "personne lésée" : toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules ;

[...] »

5 L'article 3 de ladite directive, intitulé « Obligation d'assurance des véhicules », dispose :

« Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, 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 des mesures visées au premier alinéa.

[...]

L'assurance visée au premier alinéa couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels. »

6 L'article 5 de la même directive, intitulé « Dérogation à l'obligation d'assurance des véhicules », prévoit :

« 1. Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 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 [européenne].

[...]

2. Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 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.

[...] »

7 Aux termes de l'article 12 de la directive 2009/103, intitulé « Catégories spécifiques de victimes » :

« 1. Sans préjudice de l'article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa, l'assurance visée à l'article 3 couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

2. Les membres de la famille du preneur, du conducteur ou de toute autre personne dont la responsabilité civile est engagée dans un sinistre et couverte par l'assurance visée à l'article 3 ne peuvent être exclus en raison de ce lien de parenté du bénéfice de l'assurance pour leurs dommages corporels.

3. L'assurance visée à l'article 3 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. »

Le droit espagnol

8 Le texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (texte de refonte de la loi relative à la responsabilité civile et à l'assurance en matière de circulation de véhicules automoteurs), approuvé par le Real Decreto Legislativo 8/2004 (décret-loi royal 8/2004), du 29 octobre 2004 (BOE nº 267, du 5 novembre 2004, p. 36662), dans sa version applicable au litige au principal (ci-après la « loi sur l'assurance automobile »), prévoit, au paragraphe 1 de son article 1er, intitulé « Sur la responsabilité civile » :

« Le conducteur de véhicules automoteurs est responsable, en raison du risque créé par la conduite de tels véhicules, des dommages causés aux personnes ou aux biens à cause de la circulation.

[...]

En cas de dommages aux biens, le conducteur est responsable vis-à-vis des tiers lorsqu'il est civilement responsable en vertu des dispositions des articles 1902 et suivants du Código Civil [code civil], des articles 109 et suivants du Código Penal [code pénal], et des dispositions de la présente loi.

[...]

Le propriétaire non conducteur est responsable des dommages corporels et matériels causés par le conducteur lorsqu'il est rattaché à ce dernier par l'un des liens visés à l'article 1903 du [code civil] et à l'article 120, paragraphe 5, du [code pénal]. Cette responsabilité prend fin lorsque ce propriétaire prouve qu'il a déployé toute la diligence d'un bon père de famille pour prévenir le dommage.

[...] »

9 L'article 2 de la loi sur l'assurance automobile, intitulé « De l'assurance obligatoire », dispose, à son paragraphe 1, premier alinéa :

« Tout propriétaire de véhicule automoteur ayant son stationnement habituel en Espagne est tenu de souscrire et de maintenir en vigueur, pour chacun de ses véhicules, un contrat d'assurance couvrant, à concurrence des limites de l'assurance obligatoire, la responsabilité civile visée à l'article 1er. Toutefois, le propriétaire est exonéré de cette obligation lorsqu'un contrat d'assurance a été souscrit par toute autre personne y ayant intérêt et ayant indiqué à quel titre elle l'a souscrit. »

10 L'article 5 de cette loi, intitulé « Champ d'application matériel et exclusions », précise, à son paragraphe 2 :

« La couverture par l'assurance obligatoire ne concerne pas non plus les dommages matériels causés au véhicule assuré, aux biens transportés dans ce véhicule et aux biens appartenant au preneur d'assurance, à l'assuré, au propriétaire ou au conducteur, ainsi qu'au conjoint ou aux membres de la famille de ceux-ci jusqu'au troisième degré (liens du sang ou par alliance). »

11 Le Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (règlement relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de circulation de véhicules automoteurs), approuvé par le Real Decreto 1507/2008 (décret royal 1507/2008), du 12 septembre 2008 (BOE nº 222, du 13 septembre 2008, p. 37487) (ci-après le « règlement sur l'assurance automobile obligatoire »), prévoit, à son article 1er, paragraphe 1 :

« Aux fins de la responsabilité civile en matière de circulation de véhicules automoteurs et de l'obligation d'assurance, sont considérés comme des véhicules automoteurs tous les véhicules adaptés à la circulation par voie terrestre et propulsés par un moteur, y compris les cyclomoteurs, les véhicules spéciaux, les remorques et semi-remorques, [...] Sont exemptés de l'obligation d'assurance les remorques, les semi-remorques et les engins spéciaux tractés dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg [...] »

12 L'article 19 du règlement sur l'assurance automobile obligatoire, intitulé « Pluralité de dommages et de personnes ayant causé le dommage », prévoit, à son paragraphe 2 :

« Si, à la suite d'un même sinistre impliquant deux véhicules ou plus couverts par leur assurance obligatoire respective, des dommages sont causés à des tiers, chaque assureur des véhicules responsables contribue au respect des obligations légales, compte tenu de la responsabilité de chacun des véhicules impliqués lorsqu'elle peut être établie, ou bien, dans le cas contraire, conformément à ce qui a été convenu dans les accords entre compagnies d'assurances ; à défaut, chaque assureur contribue proportionnellement à la puissance des véhicules concernés.

Lorsque les deux véhicules impliqués sont un véhicule tracteur et la remorque ou la semi-remorque qui y est attachée, ou deux remorques ou semi-remorques, et que la responsabilité de chacun de ces véhicules n'a pu être établie, chaque assureur contribue au respect de ces obligations conformément à ce qui a été convenu dans le cadre des accords entre compagnies d'assurances, ou bien, à défaut, proportionnellement au montant de la prime de risque annuelle correspondant à chacun des véhicules désignés dans la police d'assurance souscrite. »

Le litige au principal et la question préjudicielle

13 Le 3 avril 2014, un accident de la circulation impliquant un véhicule articulé composé d'un tracteur routier (ci-après le « tracteur routier ») et d'une semi-remorque (ci-après la « semi-remorque ») s'est produit, lors duquel la semi-remorque a été endommagée. Il est établi que c'est la négligence du conducteur du tracteur routier qui a provoqué cet accident et que les dommages causés à la semi-remorque sont exclusivement imputables à ce dernier.

14 Le tracteur routier était la propriété de Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, une société de droit portugais, et était assuré pour la responsabilité civile obligatoire résultant de sa circulation auprès de la société Açoreana, également de droit portugais, représentée en Espagne par Van Ameyde. La semi-remorque appartenait à Caixarenting SAU, qui l'avait donnée en location sous le régime du crédit-bail à Primafrío SL. Cette dernière avait souscrit, pour la couverture des dommages matériels subis par la semi-remorque, une police d'assurance auprès de GES Seguros,

l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de la semi-remorque ayant été souscrite auprès de Seguros Bilbao SA, laquelle n'est pas partie au litige pendant devant la juridiction de renvoi.

15 GES Seguros ayant versé à Primafrío un montant de 34 977,33 euros à titre d'indemnisation pour les dommages causés à la semi-remorque, elle a, le 13 mars 2015, saisi le Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado (tribunal de première instance nº 1 de La Palma del Condado, Espagne) d'un recours tendant à obtenir la condamnation de Van Ameyde au paiement, à titre d'indemnisation, de ce montant, assorti des intérêts au taux légal. Au soutien de ce recours, GES Seguros alléguait notamment que, conformément à la réglementation en vigueur à la date des faits au principal, le tracteur routier et la semi-remorque étaient des véhicules indépendants, appartenant à des propriétaires différents et étant couverts chacun par une assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de leur circulation, de telle sorte que la semi-remorque ne pouvait être considérée comme étant le chargement du véhicule tracteur ni comme étant un bien transporté par ce dernier, au sens de l'article 5, paragraphe 2, de la loi sur l'assurance automobile. Par conséquent, selon GES Seguros, l'exclusion de la couverture par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, prévue à cette disposition, n'était pas applicable. Van Ameyde s'est opposée audit recours.

16 Le même recours ayant été rejeté par un jugement du 14 juillet 2016, au motif que la semi-remorque devait être considérée comme étant un chargement ou un bien transporté par le tracteur routier, GES Seguros a interjeté appel devant l'Audiencia Provincial de Huelva (cour provinciale de Huelva, Espagne), qui l'a accueilli par un arrêt du 22 décembre 2016.

17 Cette juridiction a considéré que l'exclusion de la couverture par l'assurance obligatoire prévue à l'article 5, paragraphe 2, de la loi sur l'assurance automobile en ce qui concerne les dommages matériels causés aux biens transportés dans le véhicule assuré n'était pas applicable et que, par conséquent, les dommages causés à la semi-remorque étaient bien couverts par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation du tracteur routier. En effet, pour ladite juridiction, la semi-remorque ne pouvait être considérée comme le chargement du tracteur routier dès lors que, notamment, l'exclusion concernée fait référence aux dommages causés non pas aux biens transportés « par » le véhicule assuré, mais aux biens transportés « dans » le véhicule assuré.

18 Van Ameyde s'est pourvue en cassation contre cet arrêt du 22 décembre 2016 devant le Tribunal Supremo (Cour suprême, Espagne), la juridiction de renvoi, en soutenant que, en application de cet article 5, paragraphe 2, les dommages causés à la semi-remorque sont exclus de la couverture par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation du tracteur routier. À cet égard, Van Ameyde soutient notamment que, lorsque l'accident s'est produit, le tracteur routier et la semi-remorque formaient une « unité fonctionnelle ».

19 La juridiction de renvoi fait observer que, bien que le tracteur routier et la semi-remorque constituent des véhicules indépendants, séparément soumis, en tant que tels, à l'obligation d'assurance, la directive 2009/103 ne contient pas de disposition expresse relative à la manière dont doit être déterminée la responsabilité, que ce soit à l'égard de tiers ou à l'égard l'un de l'autre, en cas d'accident impliquant un véhicule articulé, composé de ces deux éléments. Elle précise néanmoins que, selon sa propre jurisprudence, la responsabilité du fait des différents éléments d'un véhicule articulé est solidaire vis-à-vis des tiers lésés et que l'article 19, paragraphe 2, du règlement sur l'assurance automobile obligatoire régit la répartition interne des responsabilités. Cette disposition ne déterminerait cependant pas comment les assureurs des différents véhicules qui constituent un véhicule articulé doivent se répartir la responsabilité lorsque, comme dans l'affaire dont elle est saisie, les dommages subis par l'un d'eux sont exclusivement imputables à l'autre. Ladite disposition ne permettrait donc pas de répondre à la question de savoir si les dommages matériels causés à la semi-remorque doivent être couverts par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile du véhicule tracteur.

20 À cet égard, la juridiction de renvoi cite l'article 5, paragraphe 2, de la loi sur l'assurance automobile et indique que les interprétations opposées de cette disposition, retenues en l'occurrence en première instance et en appel, se retrouvent également dans la jurisprudence des Audiencias Provinciales (cours provinciales). Devant résoudre ce conflit, elle se demande si l'interprétation de ladite disposition en ce sens qu'elle exclut de la couverture par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation d'un tracteur routier les dommages causés à la semi-remorque qui y est attelée dans des circonstances telles que celles pendantes devant elle, au motif que cette semi-remorque est assimilable au chargement de ce tracteur routier ou aux biens transportés par celui-ci, ou encore au motif que ledit tracteur routier et ladite semi-remorque forment un véhicule unique dont les assurances obligatoires respectives ne couvriraient que les dommages matériels causés à des tiers autres que les propriétaires de l'un ou de l'autre de ces véhicules, compromet ou diminue la couverture des dommages matériels par l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs prévue à l'article 3, dernier alinéa, de la directive 2009/103, lu conjointement avec l'article 1er de celle-ci.

21 Dans ces conditions, le Tribunal Supremo (Cour suprême) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 3, dernier alinéa, de la [directive 2009/103], lu conjointement avec l'article 1er de cette directive, doit-il être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une interprétation de la réglementation nationale (article 5, paragraphe 2, de la [loi sur l'assurance automobile]), en vertu de laquelle, dans des cas tels que celui en cause au principal, il est considéré que les dommages causés à une semi-remorque sont exclus de la couverture par l'assurance obligatoire du [tracteur routier auquel celle-ci est attelée], parce que cette semi-remorque est assimilée aux biens transportés dans ce [tracteur routier], voire parce que, aux fins des dommages matériels, ladite semi-remorque est considérée comme formant un véhicule unique avec ledit [tracteur routier] ? »

Sur la question préjudicielle

22 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, dernier alinéa, de la directive 2009/103, lu conjointement avec l'article 1er, points 1 et 2, de celle-ci, doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une interprétation de la réglementation nationale qui exclut de la couverture et, partant, de l'indemnisation, par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation d'un tracteur routier, les dommages matériels causés par celui-ci à la semi-remorque qui y était attelée lorsque l'accident s'est produit, au motif que, aux fins d'accorder le bénéfice de leur indemnisation, cette semi-remorque est considérée comme un bien transporté par ce tracteur routier ou comme formant un véhicule unique avec ce dernier.

23 À titre liminaire, il convient de relever que la directive 2009/103 a, ainsi qu'il ressort du considérant 1 de celle-ci, procédé à la codification des directives antérieures 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, sans leur apporter de modification de substance. La jurisprudence relative à ces directives antérieures est, par conséquent, transposable à l'interprétation des dispositions équivalentes de la directive 2009/103 (arrêt du 29 avril 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, point 35).

24 Conformément à l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103, chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5 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. L'article 3, deuxième alinéa, de ladite directive dispose que les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre des mesures visées au premier alinéa de cet article 3. L'article 3, dernier alinéa, de la même directive précise que l'assurance visée au premier alinéa de celui-ci couvre obligatoirement les dommages

matériels et les dommages corporels. Quant à cet article 5, il prévoit notamment, à son paragraphe 2, que, dans les conditions que cette disposition énonce, chaque État membre peut déroger aux dispositions dudit article 3 en ce qui concerne certains types de véhicules.

25 À cet égard, il y a lieu de rappeler, en premier lieu, que, ainsi que la Cour l'a déjà constaté, l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103, libellé en des termes très généraux, impose aux États membres de mettre en place, dans leur ordre juridique interne, une obligation générale d'assurance des véhicules (arrêt du 4 septembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, point 36 et jurisprudence citée).

26 Ainsi, chaque État membre doit veiller à ce que, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5 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 (arrêt du 4 septembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, point 37 et jurisprudence citée).

27 La notion de « véhicule » est définie à l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103 comme visant « 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, mêmes non attelées ».

28 Il ressort sans ambiguïté du libellé de ces dispositions que tant un tracteur routier qu'une remorque, ou une semi-remorque, constituent, chacun pris individuellement, un « véhicule », au sens de cette disposition, et doivent chacun, par conséquent et sous réserve de l'exercice par l'État membre de leur stationnement habituel de la faculté de dérogation prévue à l'article 5 de cette directive, faire l'objet d'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 de leur circulation.

29 Quant au point de savoir si, lorsqu'une remorque, ou une semi-remorque, est attelée à un tracteur routier, elle perd sa qualification de « véhicule », au sens de l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103, ou si, lorsqu'elle y est attelée, l'ensemble formé par ce tracteur routier et cette remorque, ou semi-remorque, ne forme plus qu'un seul et même véhicule, au sens de cette disposition, de telle sorte que ladite remorque, ou semi-remorque, échappe alors aussi à cette qualification, il convient de relever, d'une part, que rien dans le libellé de cet article 1, point 1, ne permet de soutenir de telles hypothèses. En effet, la précision selon laquelle les remorques « même non attelées » relèvent de la notion de « véhicule », au sens dudit article 1er, point 1, et l'utilisation de la conjonction « ainsi que » entre les deux parties de la définition de cette notion indiquent clairement que les remorques, comme les semi-remorques, constituent une catégorie autonome de « véhicule », au sens de cette disposition, distincte de celle de « 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 », dont la qualification en tant que tel est indépendante du fait de savoir si elle est ou non attelée à un autre véhicule, au sens de ladite disposition.

30 D'autre part, considérer que, lorsqu'elle est attelée à un véhicule tracteur, une remorque, ou une semi-remorque, constitue un bien transporté par ce véhicule tracteur ou forme un véhicule unique avec ce dernier et perd ainsi sa propre qualité de « véhicule », au sens de l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103, serait inconciliable avec le fait que la définition de la notion de « véhicule », au sens de cette disposition, est indépendante de l'usage qui est fait ou qui peut être fait du véhicule concerné et, ainsi, serait contraire à la conception objective de cette notion (voir, en ce sens, arrêt du 4 septembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, points 38 et 39 ainsi que jurisprudence citée). Cela serait également inconciliable avec le fait que la portée de l'obligation de souscrire une assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs 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 (arrêt du 4 septembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, point 40).

31 En effet, si une remorque, ou une semi-remorque, perdait sa qualité de « véhicule », au sens de l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103, lorsqu'elle est attelée à un véhicule tracteur, il serait porté atteinte à la prévisibilité, à la stabilité et à la continuité de l'obligation d'assurance prévue à l'article 3, premier alinéa, de cette directive, dont le respect est cependant nécessaire afin d'assurer la sécurité juridique (voir, par analogie, arrêt du 29 avril 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, point 52).

32 Il s'ensuit que le fait de considérer que, lorsqu'elle est attelée à un tracteur routier, une remorque, ou une semi-remorque, constitue un bien transporté par ce tracteur routier ou forme un véhicule unique avec ce dernier et qu'elle perd ainsi sa qualité de « véhicule », au sens de l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103, ne saurait être compatible avec cette disposition. Par suite, sous réserve de l'exercice par l'État membre du stationnement habituel de la remorque, ou de la semi-remorque, concernée de la faculté qui lui est accordée à l'article 5 de la directive 2009/103, toute remorque, ou semi-remorque, relève de l'obligation d'assurance énoncée à l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103, qu'elle soit ou non attelée à un autre véhicule.

33 Cependant, en l'occurrence, il ressort du dossier dont dispose la Cour que, si le litige au principal est lié à la qualification donnée à une semi-remorque lorsqu'elle est attelée à un tracteur routier, cette qualification est sans rapport avec l'obligation d'assurance prévue à l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103, telle que cette obligation a été transposée dans le droit espagnol. Il est d'ailleurs constant que chacun des deux véhicules en cause au principal avait fait l'objet de la souscription d'une assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de leur circulation. En revanche, il ressort également de ce dossier que ladite qualification, qui résulte de l'interprétation de la réglementation nationale en cause au principal, a pour effet que le propriétaire ou le détenteur d'une semi-remorque endommagée dans des circonstances telles que celles en cause au principal ne verra pas ces dommages indemnisés par l'assureur de la responsabilité civile résultant de la circulation du véhicule qui la tractait lorsque l'accident s'est produit. Cette interprétation concerne ainsi, sous réserve des vérifications qu'il appartient à la juridiction de renvoi d'effectuer, l'étendue du droit des personnes lésées à obtenir une indemnisation au titre de la responsabilité civile de l'assuré.

34 Par conséquent, il convient, en second lieu, de rappeler que les considérants de la directive 2009/103 font ressortir que celle-ci, comme les directives relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs qui l'ont précédée, vise, d'une part, à assurer la libre circulation tant des véhicules automoteurs stationnant habituellement sur le territoire de l'Union que des personnes qui sont à leur bord et, d'autre part, à garantir que les victimes des accidents causés par ces véhicules automoteurs bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit l'endroit sur le territoire de l'Union où l'accident s'est produit (arrêts du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 28 et jurisprudence citée, ainsi que du 14 septembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, point 35).

35 La directive 2009/103 impose donc 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 (arrêts du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 29 et jurisprudence citée, ainsi que du 14 septembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, point 36).

36 L'obligation de couverture par l'assurance de la responsabilité civile des dommages causés aux tiers du fait de véhicules automoteurs est toutefois 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 (arrêts du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 30 et jurisprudence citée, ainsi que du 14 septembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, point 46).

37 En effet, il ressort de l'objet de la directive 2009/103 et de son libellé que celle-ci, à l'instar des directives qu'elle codifie, ne vise 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 (arrêts du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 31 et jurisprudence citée, ainsi que du 14 septembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, point 47).

38 Par conséquent, et eu égard notamment à l'article 1er, point 2, de la directive 2009/103, en l'état actuel du droit de l'Union, les États membres restent, en principe, libres de déterminer, dans le cadre de leurs régimes de responsabilité civile, en particulier, les dommages causés par des véhicules automoteurs qui doivent être réparés, l'étendue de l'indemnisation de ces dommages et les personnes ayant droit à cette indemnisation (arrêts du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 32, ainsi que du 23 janvier 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, point 30).

39 Cela étant, les États membres sont tenus de garantir que la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs applicables selon leur droit national est couverte par une assurance conforme aux dispositions de la directive 2009/103 (arrêts du 23 janvier 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, point 31 et jurisprudence citée, ainsi que du 7 septembre 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, point 30).

40 Les États membres doivent, en outre, exercer leurs compétences dans ce domaine dans le respect du droit de l'Union et les dispositions nationales qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation des véhicules ne peuvent priver cette directive de son effet utile (arrêts du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 33 et jurisprudence citée, ainsi que du 14 septembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, point 48).

41 S'agissant de la couverture par l'assurance obligatoire des dommages causés par les véhicules automoteurs qui doivent être réparés selon le droit national de la responsabilité civile, il y a lieu de relever que si, certes, l'article 3, deuxième alinéa, de la directive 2009/103 laisse aux États membres la liberté de déterminer les dommages couverts ainsi que les modalités de l'assurance obligatoire, cette liberté est restreinte par cette directive en ce qu'elle rend obligatoire la couverture de certains dommages à concurrence de montants minimaux déterminés. Figurent notamment parmi ces dommages dont la couverture est obligatoire les « dommages matériels », ainsi que le précise l'article 3, dernier alinéa, de la directive 2009/103 (voir, par analogie, arrêt du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, points 34 et 37).

42 Cependant, il n'est pas nécessaire, afin de donner une réponse utile à la juridiction de renvoi dans la présente affaire, de préciser la portée de la notion de « dommages matériels », au sens de l'article 3, dernier alinéa, de la directive 2009/103, mais il suffit de rappeler que, s'agissant du point de savoir quelles sont les personnes qui peuvent prétendre à la réparation de dommages matériels, d'une part, il résulte d'une lecture combinée de l'article 1er, point 2, et de l'article 3, premier alinéa, de cette directive que la protection qui doit être assurée en vertu de ladite directive s'étend à toute personne ayant droit, en vertu du droit national de la responsabilité civile, à la réparation du dommage causé par des véhicules automoteurs (arrêt du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 42).

43 D'autre part, si, certes, la directive 2009/103 identifie, à son article 12, des catégories spécifiques de victimes et prévoit qu'est obligatoire la couverture des dommages corporels des catégories de personnes identifiées aux paragraphes 1 et 2 de cet article ainsi que la couverture des dommages corporels et matériels des catégories de personnes identifiées au paragraphe 3 dudit article si ces dernières ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national, et si, certes, cette directive n'a pas pour objet de restreindre le cercle des personnes protégées, mais a, au contraire, rendu obligatoire la couverture des dommages subis par certaines personnes considérées comme étant particulièrement vulnérables (voir, en ce sens, arrêt du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 43), il s'impose néanmoins de constater que le propriétaire ou le détenteur d'une

semi-remorque endommagée dans des circonstances telles que celles en cause au principal ne figure pas parmi ces catégories de victimes pour lesquelles ladite directive impose l'intervention de l'assureur de la responsabilité civile résultant de la circulation du véhicule ayant causé les dommages.

44 De plus, s'il est vrai que la Cour a, à plusieurs reprises, considéré que, afin de garantir l'effet utile des dispositions du droit de l'Union relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, ces dispositions devaient être interprétées en ce sens qu'elles s'opposaient aux réglementations nationales qui portaient atteinte à cet effet utile, en ce que, en excluant d'office ou en limitant de manière disproportionnée le droit de la victime à obtenir une indemnisation par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, elles compromettaient la réalisation de l'objectif de protection des victimes d'accident de la circulation, constamment poursuivi et renforcé par le législateur de l'Union (voir, en ce sens, arrêt du 14 septembre 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, points 38 et 49 ainsi que jurisprudence citée), tel n'est pas le cas d'une interprétation d'une réglementation nationale telle que celle en cause au principal.

45 En effet, le propriétaire ou le détenteur d'une semi-remorque endommagée dans des circonstances telles que celles en cause au principal ne saurait ni être assimilé à ces personnes considérées par le législateur de l'Union comme étant particulièrement vulnérables ni même être regardé comme s'apparentant aux victimes ayant justifié de telles interprétations du droit de l'Union.

46 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que l'article 3, premier, deuxième et dernier alinéas, de la directive 2009/103, lu conjointement avec l'article 1er, points 1 et 2, de celle-ci, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une interprétation de la réglementation nationale qui exclut de la couverture et, partant, de l'indemnisation, par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation d'un tracteur routier, les dommages matériels causés par celui-ci à la semi-remorque qui y était attelée lorsque l'accident s'est produit.

Sur les dépens

47 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 (cinquième chambre) dit pour droit :

L'article 3, premier, deuxième et dernier alinéas, 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, lu conjointement avec l'article 1er, points 1 et 2, de celle-ci, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une interprétation de la réglementation nationale qui exclut de la couverture et, partant, de l'indemnisation, par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation d'un tracteur routier, les dommages matériels causés par celui-ci à la semi-remorque qui y était attelée lorsque l'accident s'est produit.

Signatures