Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. PAOLO MENGOZZI
présentées le 26 février 2014 [1]

Affaire C-162/13

Damijan Vnuk
contre
Zavarovalnica Triglav d.d.

[demande de décision préjudicielle formée par le Vrhovno sodišče (Slovénie)]

«Assurance responsabilité civile automobile — Notion de 'circulation des véhicules' — Accident causé par un tracteur muni d'une remorque au cours de la récolte de ballots de foin dans une grange»

1. Par la présente affaire, la Cour est invitée à préciser le champ d'application 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 [2].

2. L'article 3, paragraphe 1, de ladite directive prévoit que «[c]haque 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». Il s'ensuit que, pour préciser le champ d'application de la directive 72/166, il faut s'entendre sur les notions de «véhicule» et de «circulation».

I – **Le litige au principal et la question préjudicielle**

3. L'accident à l'origine du litige au principal est survenu le 13 août 2007 et est décrit par la juridiction de renvoi comme ayant été causé par un tracteur tirant une remorque – véhicule pour lequel un contrat d'assurance obligatoire de responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs avait été effectivement conclu – à l'occasion de la récolte de ballots de foin dans le grenier d'une grange. En enclenchant la marche arrière pour placer la remorque dans la grange, le conducteur du tracteur a reculé et la remorque a renversé une échelle sur laquelle le requérant au principal, M. Vnuk, était monté. Ce dernier est tombé et s'est blessé. Il a introduit devant les juridictions slovènes un recours en indemnisation du préjudice extrapatrimonial contre la compagnie d'assurances auprès de laquelle le propriétaire du tracteur avait assuré son véhicule.

4. Tant la juridiction de première instance que celle d'appel ont rejeté le recours. Elles ont considéré, en substance, que les objectifs principaux poursuivis par l'assurance obligatoire sont ceux de la mutualisation du risque et de la protection des besoins des personnes lésées et des passagers dans le cadre de la circulation routière. Les circonstances dans lesquelles l'accident dont M. Vnuk a été

1 — Langue originale: le français.
2 — JO L 103, p. 1.

victime s'est produit ne constituent pas, d'après elles, une situation typique de circulation et le préjudice de M. Vnuk est sans lien avec la conduite sur les voies de circulation. En outre, le tracteur n'a pas été utilisé, dans les circonstances du litige au principal, comme un véhicule mais, au contraire, comme une machine. Or, la couverture de l'assurance obligatoire ne s'étend pas à une telle utilisation puisqu'elle ne vise que les accidents de la circulation, c'est-à-dire survenus lors de l'utilisation d'un véhicule dans le cadre de la circulation routière.

5. M. Vnuk a été autorisé à introduire un recours en révision contre la décision de la juridiction d'appel devant la juridiction de renvoi. Aux termes de l'article 15 de la loi sur l'assurance automobile obligatoire (Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, ci-après le «ZOZP»), «le propriétaire d'un véhicule doit conclure un contrat d'assurance de la responsabilité civile pour les préjudices qu'il cause aux tiers lors de l'utilisation du véhicule: la mort, les dommages corporels, les troubles de la santé, la destruction et la dégradation des biens (ci-après l'"assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs') à l'exclusion de la responsabilité pour les dommages aux biens qu'il a accepté de transporter». M. Vnuk considère donc que la lecture qui a été faite de cette disposition par la juridiction d'appel est trop étroite. La notion de circulation ne viserait pas seulement les situations de conduite sur les voies publiques. En outre, le tracteur n'était pas utilisé comme machine au moment de la survenance de l'accident, un tracteur tirant une remorque devant être qualifié de véhicule. L'accident devrait donc être couvert par l'assurance obligatoire prévue par l'article 15 du ZOZP.

6. La défenderesse au principal considère, au contraire, que l'accident s'est produit dans une situation de travail devant une grange et ne serait survenu ni alors que le tracteur était utilisé comme véhicule à des fins de circulation routière ni dans une situation de circulation routière à proprement parler. Elle indique, en outre, que les primes d'assurance sont calculées en appliquant un barème particulier qui prend en compte les risques propres à chaque catégorie de véhicules. Dans ce barème, les tracteurs sont notoirement réputés pour présenter un risque moindre, compte tenu du fait qu'ils sont beaucoup moins utilisés en tant que véhicules destinés à la circulation routière, et les primes d'assurance sont, en conséquence, moins chères. Il en irait différemment si des situations telles que celle au principal devaient également être couvertes par l'assurance obligatoire prévue à l'article 15 du ZOZP.

7. La juridiction de renvoi indique, pour sa part, que la notion de circulation des véhicules n'est pas définie par le droit national et que cette lacune est ponctuellement comblée par la jurisprudence. Les juridictions nationales considèrent ainsi, en règle générale, qu'il n'est pas décisif de savoir si le dommage est survenu sur la voie publique et/ou s'il a été causé alors que le véhicule était immobile ou avait le moteur éteint. En revanche, il n'est pas considéré que l'assurance obligatoire prévue à l'article 15 du ZOZP couvre une situation dans laquelle un véhicule est utilisé comme une machine, par exemple lorsqu'un tracteur fonctionne comme une machine dans les champs.

8. Puisque l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs trouve son origine dans le droit de l'Union, la juridiction de renvoi fait également remarquer que ni la directive 72/166, et notamment son article 3, paragraphe 1, ni les directives successives [3] ne définissent la notion de circulation. Or, cette notion peut être comprise soit au sens

3 — Soit 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 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 des véhicules automoteurs (JO L 129, p. 33), 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 et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE du Conseil (Quatrième directive sur l'assurance automobile) (JO L 181, p. 65), ainsi que la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 149, p. 14) (ci-après, ensemble, les «directives relatives à l'assurance automobile»). Il faut encore signaler 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 L 263, p. 11), qui est venue, de manière tout à fait opportune, codifier la matière, mais qui n'est pas applicable, ratione temporis, au litige au principal.

de l'utilisation du véhicule dans la circulation routière – auquel cas l'accident de M. Vnuk, n'ayant pas été causé par un véhicule et n'ayant pas eu lieu dans la circulation, ne serait pas survenu dans le contexte d'une situation de circulation –, soit au sens de l'utilisation et/ou du fonctionnement du véhicule, indépendamment du fait de savoir si l'accident est survenu dans une situation de circulation des véhicules.

9. C'est dans ces conditions que le Vrhovno sodišče (Slovénie) a décidé de surseoir à statuer et, par décision de renvoi parvenue à la Cour le 29 mars 2013, de saisir cette dernière, sur le fondement de l'article 267 TFUE, de la question préjudicielle suivante:

«La notion de 'circulation des véhicules' au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive [72/166] doit-elle être interprétée en ce sens qu'elle ne couvre pas les circonstances du cas concret où le preneur d'assurance de la partie défenderesse a heurté le requérant sur une échelle avec un tracteur muni d'une remorque au cours de la récolte de ballots de foin dans une grange car il ne s'agissait pas d'une situation de circulation routière?»

II – **La procédure devant la Cour**

10. Les gouvernements allemand et irlandais ainsi que la Commission européenne ont déposé des observations écrites devant la Cour.

III – **Analyse juridique**

11. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je souhaite faire remarquer que, au-delà du caractère a priori anecdotique des faits au principal, cette affaire est bien plus délicate qu'il n'y paraît. Elle révèle une lacune dans le droit de l'Union qu'il incombe à la Cour de combler aujourd'hui dans un domaine particulièrement protéiforme, les cas de figure les plus variés d'accidents causés par ou au moyen d'un véhicule pouvant être imaginés. Par conséquent, il serait opportun, pour la Cour, de dégager une position capable de contribuer à la solution du litige au principal, en se penchant sur les caractéristiques spécifiques du cas d'espèce, sans prétendre fournir une interprétation définitive de la notion de «circulation».

12. La prudence particulière à laquelle j'appelle est seulement dictée par notre incapacité à enserrer dans une définition unique ce que peut être un accident survenu dans une situation de circulation routière ou résultant de l'utilisation d'un véhicule automoteur, tant le domaine apparaît particulièrement varié. Il doit être clair qu'elle n'est pas dictée par le souci exprimé par la partie défenderesse dans le cadre de la procédure au principal, laquelle – de manière, somme toute, peu surprenante de la part d'une compagnie d'assurances – excipe du risque financier auquel seraient exposés les assureurs, et donc, à terme, les consommateurs, dans l'hypothèse où la Cour devrait trancher en faveur d'une couverture, par l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules à moteur, de l'accident à l'origine du litige au principal.

13. L'unique question posée par la juridiction de renvoi soulève, en fait, une problématique double. D'une part, au regard des débats qui se sont tenus devant les différentes juridictions nationales qui ont eu à connaître du litige au principal, il apparaît utile de venir confirmer rapidement, dans un premier temps, que le tracteur peut être considéré comme un véhicule, au sens de l'article 1er, point 1, de la directive 72/166. D'autre part, il faudra déterminer si les dommages subis par M. Vnuk résultent soit de la circulation routière du tracteur en tant que véhicule, soit de son utilisation et si l'accident dont il a été victime relève bien, à ce titre, du champ d'application de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile consacrée par l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.

A – *Le tracteur à l'origine de l'accident doit être qualifié de «véhicule» au sens de l'article 1er, point 1, de la directive 72/166*

14. Aux termes de l'article 1er, point 1, de la directive 72/166, la directive s'applique à «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».

15. Conformément aux prescriptions de l'article 4 de la directive 72/166, les États membres avaient la possibilité de déroger aux dispositions de l'article 3 de ladite directive pour certaines catégories de personnes et de véhicules, dont la liste devait être communiquée tant aux autres États membres qu'à la Commission [4]. S'il apparaît que certains États membres ont fait usage de cette possibilité, parfois précisément pour exclure de l'obligation d'assurance les véhicules agricoles ou les tracteurs ayant leur stationnement habituel sur leur territoire – comme la République de Malte ou la République de Finlande –, force est de constater que tel n'a pas été le choix de l'État membre dans lequel le litige au principal se situe [5].

16. Il ne fait ainsi pas de doute que le tracteur à l'origine de l'accident doit bien être qualifié de «véhicule» au sens des directives relatives à l'assurance automobile. Il ressort également du dossier soumis à la Cour que le tracteur tirait une remorque et que c'est cette dernière qui a renversé l'échelle. Là encore, le texte de la directive 72/166 est très clair puisqu'il précise explicitement que les remorques, même non attelées – ce qui ne semble pas être le cas pour l'accident qui nous intéresse –, sont considérées comme des véhicules.

17. En outre, il n'existe aucun fondement textuel susceptible de fonder la distinction opérée par la partie défenderesse au principal devant la juridiction de renvoi entre les «machines» et les «véhicules». Je partage, à cet égard, les préoccupations exprimées par la Commission quant aux difficultés pratiques et à la source d'insécurité pour les victimes d'accident d'un tel critère. Il est, en effet, souvent malaisé, pour ces catégories de véhicules à usage «mixte», de distinguer quand ils cessent d'opérer dans leurs fonctions de véhicule pour être utilisés comme outils de travail. En tout état de cause, cette appréciation aurait éventuellement une influence pour déterminer si un accident résulte bien de la circulation du véhicule, au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, mais pas sur la qualification, en tant que telle, du véhicule au sens de l'article 1er, point 1, de cette même directive.

B – *Sur la notion d'accident résultant de la circulation des véhicules, au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166*

18. Afin de répondre utilement à la juridiction de renvoi, je suggère de revenir, dans un premier temps, sur les raisons qui la font douter du sens à donner à la législation nationale qui a transposé l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166 et qui trouvent leur source dans la variation terminologique des différentes versions linguistiques dudit article. Dans un deuxième temps, afin d'unifier l'interprétation à donner à cet article, il faudra procéder à une analyse littérale, téléologique et systémique de cette disposition. Enfin, il s'agira de tirer les conséquences des résultats de cette analyse par rapport au cas concret aujourd'hui soumis à la Cour.

4 — L'article 1er, paragraphe 3, de la directive 2005/14 est venu compléter le texte de l'article 4 de la directive 72/166.

5 — Voir liste des personnes dispensées de l'obligation d'assurance et les autorités et organismes chargés de l'indemnisation, disponible à l'adresse Internet http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/consumer/motor/index_fr.htm.

1. Les origines du doute: l'imprécision terminologique du législateur de l'Union et la diversité des pratiques nationales

19. Étant bien en présence d'un véhicule, reste à trancher la question de savoir si les dommages qu'il a causés ont effectivement résulté d'une situation de circulation. Les difficultés auxquelles la juridiction de renvoi est confrontée naissent des divergences linguistiques qui existent dans les textes de l'Union qui fondent l'obligation d'assurance de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs.

20. Pour un lecteur francophone, il ne fait, à première vue, pas de doute que les directives relatives à l'assurance automobile visent, dans leur intitulé-même, la *circulation* des véhicules.

21. Il suffit, cependant, de consulter la version en langue anglaise desdites directives pour constater que certaines versions linguistiques visent à régir l'assurance de la responsabilité civile résultant de *l'usage* ou de *l'utilisation* des véhicules [6]. Tel est également le cas de la version en langue slovène.

22. Cette même divergence linguistique se retrouve à la lecture de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.

23. La version en langue française fait obligation aux États membres de prendre «toutes les mesures utiles […] pour que la responsabilité civile relative à la *circulation* des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance» [7]. Il en irait de même des versions en langues espagnole, grecque, italienne, néerlandaise, polonaise et portugaise.

24. La version en langue anglaise de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166 fait, pour sa part, obligation aux États membres de prendre les mesures utiles «to ensure that civil liability in respect of the *use* of vehicles normally based in its territory is covered by insurance» [8]. Les versions en langues bulgare, tchèque, estonienne, lettone, maltaise, slovaque, slovène et finnoise renvoient, elles aussi, à la notion d'utilisation des véhicules.

25. Les versions en langues allemande, danoise, lituanienne, hongroise, roumaine et suédoise dudit article 3, paragraphe 1, font, quant à elles, référence à l'obligation de souscrire une assurance de la responsabilité civile *pour* les véhicules.

26. Ces divergences jettent, à l'évidence, un trouble sur la couverture exacte de l'obligation d'assurance consacrée par l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166. D'une part, elle pourrait être interprétée en ce sens que les compagnies d'assurances ne sont tenues d'indemniser que les accidents causés dans un contexte de circulation routière – notion qui, du reste, doit encore être définie. C'est la position défendue par la compagnie d'assurances défenderesse au principal devant la juridiction de renvoi. D'autre part, dans un sens plus large, elle pourrait être imaginée comme couvrant tout préjudice lié, d'une quelconque manière, à l'utilisation ou au fonctionnement du véhicule, indépendamment du fait de savoir si l'accident résulte, ou non, d'une situation de circulation routière.

6 — À savoir «the use» en langue anglaise.

7 — Italique ajouté par mes soins.

8 — Italique ajouté par mes soins.

27. L'ambiguïté n'a pas été levée par les États membres au moment de la transposition des directives relatives à l'assurance automobile. En effet, alors que la version en langue allemande de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166 visait une obligation d'assurance *pour* les véhicules, les législations de transposition allemande et autrichienne font référence à la notion d'utilisation du véhicule [9]. D'autres textes nationaux utilisent, simultanément et indifféremment, les termes de «circulation» et d'«utilisation» des véhicules, comme c'est le cas, par exemple, en Croatie, en Lettonie, en Lituanie et au Portugal.

28. Il arrive également que la jurisprudence nationale s'affranchisse du libellé de la législation de transposition pour élargir ou, au contraire, restreindre le champ d'application de l'obligation d'assurance. La Cour de cassation (Luxembourg) a ainsi jugé qu'un véhicule couvert par une assurance de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs est, sauf convention contraire, assuré en quelque lieu qu'il se trouve, peu importe que le dommage ait été causé, ou non, à l'occasion d'un fait de circulation [10]. Le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour suprême administrative de Lituanie) a retenu une interprétation plus restrictive que celle que semblait autoriser son droit national en jugeant que le propriétaire d'un véhicule impliqué dans un accident ayant eu lieu dans un terrain fermé n'était pas soumis à l'obligation d'assurance [11]. D'autres juridictions ont, par ailleurs, jugé que les accidents impliquant un véhicule survenus sur un terrain agricole ou dit «fermé» ne sont pas couverts par l'assurance obligatoire [12].

29. En présence de divergences entre les différentes versions linguistiques de la directive 72/166 pouvant donner lieu à de telles interprétations variées, la Cour a, de manière itérative, jugé que «la nécessité d'une interprétation uniforme du droit de [l'Union] exclut que, en cas de doute, le texte d'une disposition soit considéré isolément, mais exige, au contraire, qu'il soit interprété également à la lumière des versions établies dans les autres langues officielles […], et en fonction de l'économie générale et de la finalité de la réglementation dont cette disposition constitue un élément» [13].

30. Cette nécessité se fait d'autant plus impérieuse que l'ambiguïté touche ici une notion centrale pour tout le système mis en place par les directives relatives à l'assurance automobile, de sorte que la notion, visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, de «circulation» ou d'«utilisation», en tant que telle dépourvue de renvoi exprès au droit des États membres pour déterminer son sens et sa portée, doit être considérée comme une notion autonome du droit de l'Union et ainsi trouver une interprétation autonome et uniforme dans toute l'Union européenne, interprétation qui doit également être recherchée en tenant compte du contexte de la disposition et de l'objectif poursuivi par la réglementation en cause [14]. En effet, il serait manifestement contraire à l'intention du législateur et aux objectifs qu'il a poursuivis – et sur lesquels je vais immédiatement revenir – de faire dépendre la couverture de l'assurance obligatoire des définitions individuelles que chaque État membre voudrait bien donner aux notions de «circulation» et/ou d'«utilisation».

9 — Voir, en droit autrichien, la loi sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules à moteur (Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungstgesetz, BGBl. 651/1994) et, en droit allemand, l'article 1er de la loi sur l'assurance obligatoire (Pflichtversicherungsgesetz).

10 — Arrêt nº 65/12 de la Cour de cassation du 20 décembre 2012.

11 — Voir décision nº N575-1685/2011, rendue le 23 septembre 2011. Le Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Cour administrative suprême de Lituanie) a néanmoins retenu une conception plutôt restrictive de ce qui peut constituer un terrain fermé en jugeant, dans cette même décision, qu'une forêt, une périphérie de forêt et des fossés ne peuvent être qualifiés comme tel.

12 — C'est notamment le cas des jurisprudences bulgare, lituanienne ou du Royaume-Uni.

13 — Arrêt du 17 septembre 2009, Vorarlberger Gebietskrankenkasse (C-347/08, Rec. p. I-8661, point 26 et jurisprudence citée). Voir également, en ce sens, arrêts du 24 octobre 2013, Haasová (C-22/12, point 48 et jurisprudence citée), ainsi que Drozdovs (C277/12, point 39 et jurisprudence citée).

14 — Voir arrêt du 21 février 2008, Tele2 Telecommunication (C-426/05, Rec. p. I-685, point 26 et jurisprudence citée).

2. Sur l'interprétation littérale et téléologique des directives relatives à l'assurance automobile

31. De manière liminaire, je rappelle que l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166 doit être lu à la lumière des directives postérieures sur l'assurance automobile obligatoire pour déterminer les obligations pesant sur les États membres lorsqu'il est exigé d'eux qu'ils prennent toutes les mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire soit couverte par une assurance [15].

32. Il convient de remarquer d'emblée que les directives relatives à l'assurance automobile ne contiennent pas de définition des notions d'«accident» ou de «sinistre», pas plus que de ce qu'il faut entendre par «circulation» ou «utilisation» des véhicules.

33. On note également une certaine évolution du champ lexical auquel le législateur a eu recours au fur et à mesure de l'adoption des différentes directives. Ainsi, la directive 72/166, est davantage centrée sur l'idée du véhicule a priori placé dans un contexte de circulation : il y est fait référence à la notion de «stationnement habituel du véhicule» [16], de «trafic des voyageurs» et d'«admission à la circulation» [17]. Progressivement, le texte des directives va s'éloigner de ces considérations «véhiculo-centrées», si je puis dire, pour adopter une approche plus personnaliste et se préoccuper non plus de ce qui est l'objet de l'assurance – le véhicule – mais davantage des différentes catégories de victimes d'accidents, dont les dommages devront être couverts par l'assurance obligatoire, qu'il s'agisse des «passagers autres que le conducteur» [18], «des personnes impliquées» dans l'accident [19], de «tous les passagers» [20] ou encore des piétons, cyclistes et autres usagers de la route non motorisés [21] et des «personnes lésées à la suite d'un accident» [22].

34. L'accident lui-même est désigné de façon variable et n'est pas toujours mis en rapport avec la circulation routière ou l'utilisation du véhicule. Il s'agit à la fois d'un «accident provoqué […] par un véhicule» [23], d'«accidents de la circulation automobile» [24], d'«accidents causés par des véhicules» [25], d'«accidents de la circulation» [26], d'«accident[s] de la circulation routière» [27], d'«accidents […] causés par la circulation des véhicules» [28] ou encore d'«accidents impliquant des véhicules» [29].

35. On relèvera également utilement que l'article 8 de la directive 2000/26 modifie, en partie, la directive 73/239/CEE du Conseil, du 24 juillet 1973, portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'accès à l'activité de l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, et son exercice [30]. Cette modification ne concerne toutefois pas le classement des risques à couvrir par l'assurance obligatoire prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, tel qu'il découle de la branche 10 de l'annexe A de la directive 73/239, laquelle vise, au titre de la

15 — Voir point 27 de mes conclusions dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a. (C-409/11).

16 — Articles 1er, point 4, 2, paragraphe 2, et 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.

17 — Respectivement sixième considérant et article 6 de la directive 72/166.

18 — Article 1er de la directive 90/232.

19 — Article 5 de la directive 90/232.

20 — Considérant 15 de la directive 2005/14.

21 — Voir considérant 16 et article 4 de la directive 2005/14.

22 — Article 4 de la directive 2005/14.

23 — Article 5 de la directive 72/166.

24 — Quatrième considérant de la directive 90/232.

25 — Huitième considérant de la directive 90/232, article 1er, paragraphe 3, de la directive 2000/26, considérants 5, 7 et 8 ainsi que article 4 de la directive 2005/14.

26 — Considérants 8, 11 et 20 de la directive 2000/26.

27 — Considérant 14 de la directive 2000/26.

28 — Article 1er, paragraphes 1, premier alinéa, et 2, de la directive 2000/26. Voir, formulé dans des termes équivalents, article 1er, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la même directive.

29 — Considérants 20 à 23 de la directive 2005/14.

30 — JO L 228, p. 3.

responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs, «[t]oute responsabilité résultant de *l'emploi* de véhicules terrestres automoteurs (y compris la responsabilité du transporteur)» [31]. Aux termes de la directive 73/239, le risque à couvrir ne paraît pas limité aux seules situations de circulation routière.

36. Il ne ressort pas de cette analyse textuelle que le législateur ait établi un lien intrinsèque, particulièrement exclusif, entre le régime mis en place par les directives relatives à l'assurance automobile et la nécessité d'une situation de circulation routière, à son sens ordinaire le plus strict, c'est-à-dire celui du déplacement de véhicules sur les voies publiques réservées à cet effet. L'absence de rigueur dans la rédaction des textes m'amène à considérer que, si, certes, l'idée de circulation routière y est présente, elle apparaît toutefois comme n'étant – je le rappelle – ni exclusive ni prépondérante.

37. Ce constat n'est pas contredit par l'analyse téléologique des directives relatives à l'assurance automobile. La consécration, par l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, d'une obligation d'assurance était initialement soutenue par l'exigence de supprimer le contrôle de l'assurance effectué aux frontières de chaque État membre avant l'entrée sur leur territoire des véhicules, ledit contrôle entravant alors tant la libre circulation des personnes que celle des marchandises. Bien que la suppression des contrôles systématiques soit acquise depuis la première de ces directives, le législateur n'a eu de cesse de venir étoffer son arsenal législatif, essentiellement pour venir progressivement préciser le traitement qui doit être assuré aux victimes [32]. La Cour a ainsi, de jurisprudence constante, rappelé que «le préambule [des directives 72/166 et 84/5] fait ressortir que celles-ci tendent, d'une part, à assurer la libre circulation tant des véhicules 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* bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit le point du territoire de l'Union où l'accident s'est produit» [33]. L'objectif de protection des victimes, présent dès la directive 72/166 [34], ne saurait ainsi être considéré comme second par rapport à l'objectif de rendre plus libre la circulation des personnes et des marchandises dans la perspective de la réalisation du marché intérieur. La jurisprudence disponible en la matière montre une claire inclination de la Cour à interpréter de manière large et généreuse les dispositions qui pourraient être favorables aux victimes et à interpréter, au contraire, de manière plus restrictive toute disposition qui aboutirait à exclure de l'obligation d'indemnisation une certaine catégorie de personnes [35].

31 — Italique ajouté par mes soins. La version en langue française est ici proche de l'expression employée dans la version en langue anglaise («the use») ou encore en langue italienne («l'uso») pour ne citer que ces versions linguistiques.

32 — Un bref rappel de l'évolution de cette protection des victimes s'impose. La directive 84/5 est venue consacrer le principe de la couverture obligatoire des dommages matériels et corporels, fixer les montants minimaux garantis d'indemnisation et imposer la création d'un organisme chargé de réparer les dommages causés par des véhicules non identifiés ou non assurés (article 1er de la directive 84/5), limiter les clauses d'exclusion contenues dans les polices d'assurance (article 2 de la directive 84/5) et étendre la couverture aux membres de la famille du preneur, du conducteur ou de toute autre personne responsable du sinistre (article 3 de la directive 84/5). La directive 90/232 a étendu la couverture aux dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur (article 1er de la directive 90/232) et a consacré le droit à l'information des personnes impliquées dans un accident en ce qui concerne le nom de l'entreprise d'assurances en cause (article 5 de la directive 90/232). La directive 2000/26 a ensuite détaillé les dispositions particulières applicables aux personnes lésées (article 1er de la directive 2000/26), comme le droit d'action directe (article 3 de la directive 2000/26), la désignation obligatoire d'un représentant chargé du règlement des sinistres (article 4 de la directive 2000/26), la création d'un nouvel organisme d'information (article 5 de la directive 2000/26) et d'un organisme d'indemnisation (article 6 de la directive 2000/26). Enfin, la directive 2005/14 a permis l'adaptation des montants minimaux de couverture et leur révision tous les cinq ans ainsi que l'extension du champ d'intervention de l'organisme prévu par la directive 84/5 aux dommages matériels et corporels (article 2 de la directive 2005/14). Elle a encore limité les clauses d'exclusion de la couverture d'assurance et a prévu l'extension de ladite couverture aux dommages corporels et matériels des piétons, des cyclistes et de tous les autres usagers de la route, tout en interdisant l'application de franchises aux personnes lésées et en étendant encore le droit de ces dernières à l'information (article 4 de la directive 2005/14).

33 — Arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida (C-300/10, point 26 et jurisprudence citée). Italique ajouté par mes soins.

34 — Voir, en ce sens, arrêts du 28 mars 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Rec. p. I-1829, point 18), ainsi que du 1er décembre 2011, Churchill Insurance Company et Evans (C-442/10, Rec. p. I-12639, point 30). Cet objectif a encore été récemment rappelé [voir arrêts précités Haasová (points 47 et 49), ainsi que Drozdovs (points 38 et 40)].

35 — Voir, notamment, arrêts du 14 septembre 2000, Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec. p. I-6711); du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, Rec. p. I-3067); Haasová, précité, ainsi que Drozdovs, précité.

3. Application au cas d'espèce

38. Je relève que la Cour a, pour l'interprétation de la notion de «dommages» au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 72/166, jugé que, faute pour le législateur d'avoir défini davantage ladite notion, rien ne permettait de considérer que certains dommages devaient être exclus de la couverture et qu'aucun élément tiré des trois premières directives relatives à l'assurance automobile ne permettait de conclure que le législateur avait souhaité restreindre la protection accordée par ces directives en restreignant la notion de «dommages» [36].

39. Je suis convaincu qu'un même type de raisonnement peut être ici tenu.

40. Il faut, en effet, constater que la notion de «circulation» n'est utilisée dans le texte de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166 que dans sept versions linguistiques sur les vingt-deux disponibles. En outre, le vocabulaire utilisé par le législateur de l'Union dans les directives relatives à l'assurance automobile n'apparaît pas strictement et rigoureusement limité aux accidents de la circulation routière. Enfin, ce même législateur n'a eu de cesse de venir renforcer les garanties offertes aux victimes d'accident.

41. Dans ces conditions, retenir une conception large de la notion de «circulation», c'est-à-dire une conception qui se rapprocherait davantage du terme utilisé dans les versions linguistiques majoritaires, ne peut pas être considéré comme une déformation de l'intention du législateur, et apparaît, par ailleurs, en ligne avec la jurisprudence de la Cour ci-dessus rappelée. Je ne partage pas, à cet égard, les inquiétudes exprimées par le gouvernement irlandais en lien avec le principe de sécurité juridique et de prévisibilité des normes et je rappelle que la classification du risque couvert par la responsabilité civile dont il est question dans la directive 72/166 renvoie elle-même à la notion d'«emploi» du véhicule, et non à la seule circulation routière [37].

42. L'assurance obligatoire conclue au titre de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166 doit ainsi couvrir, dans les conditions et limites fixées par l'ensemble des directives relatives à l'assurance automobile, les dommages causés par un véhicule à l'occasion de son utilisation, dans la mesure où celle-ci est conforme à la fonction naturelle d'un véhicule. Toutes les situations de circulation routière sont, a fortiori, couvertes.

43. Le fait que l'accident dont M. Vnuk a été victime se soit produit dans une propriété privée n'apparaît pas déterminant. Premièrement, la manœuvre a eu lieu dans la cour d'une ferme, lieu supposé être carrossable, et donc exposant les particuliers aux risques inhérents à l'utilisation des véhicules. Deuxièmement, l'objectif de protection des victimes, considérées à juste titre par le législateur de l'Union comme la «partie faible» [38], et de leur traitement comparable serait menacé si ces victimes devaient ne pas voir leurs dommages couverts en raison du fait que l'utilisation du véhicule a eu lieu en dehors des voies publiques. À mon sens, si l'on retient une conception large de la notion de «circulation» dans le sens de l'«utilisation» du véhicule, alors il faut également concevoir que les accidents couverts ne sont pas seulement ceux qui ont lieu sur une voie publique. Troisièmement, une telle approche satisfait également l'autre objectif poursuivi, notamment, par la directive 72/166, de la libre circulation des personnes et des marchandises, puisque l'assurance obligatoire couvre toutes les situations d'utilisation d'un véhicule – dans les limites exposées au point précédent – et ce, quels que soient le statut juridique ou la qualification du sol sur lequel s'est produit l'accident.

36 — Arrêt Haasová, précité (points 53 et 54).

37 — Voir point 35 des présentes conclusions.

38 — Voir article 4 de la directive 2005/14.

44. Enfin, l'accident dont M. Vnuk a été victime ayant été causé en raison de la marche arrière du véhicule, c'est bien l'utilisation du véhicule en tant que tel qui est ici le fait générateur, sans qu'il soit nécessaire, pour la résolution du litige au principal, de s'interroger plus avant sur les éventuelles conséquences de l'utilisation d'un véhicule comme machine au regard du champ d'application de l'obligation d'assurance.

45. Par conséquent, je suggère à la Cour de répondre que l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, lu à la lumière du caractère autonome de la notion de circulation tel qu'il résulte également des directives relatives à l'assurance automobile postérieures, doit être interprété en ce sens que la manœuvre d'un tracteur dans la cour d'une ferme pour faire entrer sa remorque dans une grange doit être considérée comme relevant de ladite notion.

IV – **Conclusion**

46. Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, je suggère à la Cour de répondre comme suit à la question posée par le Vrhovno sodišče:

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, lu à la lumière du caractère autonome de la notion de circulation tel qu'il résulte également 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 L 8, p. 17), de la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 129, p. 33), de 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 et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE du Conseil (Quatrième directive sur l'assurance automobile) (JO L 181, p. 65), ainsi que de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 149, p. 14), doit être interprété en ce sens que la manœuvre d'un tracteur dans la cour d'une ferme pour faire entrer sa remorque dans une grange doit être considérée comme relevant de ladite notion.