Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

20 mai 2021 *

« Renvoi préjudiciel – Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs – Directive 2009/103/CE – Article 3 – Obligation de couverture des dommages matériels – Portée – Réglementation d'un État membre limitant l'obligation de couvrir les frais de remorquage du véhicule accidenté à ceux exposés sur le territoire de cet État membre et les frais de stationnement à ceux rendus nécessaires par une enquête pénale ou toute autre raison »

Dans l'affaire C-707/19,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (tribunal d'arrondissement de Łódź – centre-ville, Pologne), par décision du 2 septembre 2019, parvenue à la Cour le 23 septembre 2019, dans la procédure

K.S.

contre

A.B.,

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. A. Rantos,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour A.B., par Me M. Samocik, radca prawny,

– pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,

– pour le gouvernement letton, initialement par Mmes V. Soņeca et K. Pommere, puis par Mme K. Pommere, en qualité d'agents,

– pour le gouvernement autrichien, par Mmes J. Schmoll et M. Winkler-Unger, en qualité d'agents,

* Langue de procédure : le polonais.

– pour la Commission européenne, par Mmes H. Tserepa-Lacombe et B. Sasinowska, en qualité d'agents,

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

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 3 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO 2009, L 263, p. 11).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant K.S. à A.B. au sujet d'une demande de remboursement des frais de stationnement en Lettonie et de remorquage vers la Pologne d'un véhicule et d'une semi-remorque endommagés à la suite d'un accident de la circulation automobile survenu en Lettonie.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 Les considérants 2 et 20 de la directive 2009/103 énoncent :

« (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. Le renforcement et la consolidation du marché intérieur de l'assurance automobile devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action [de l'Union] dans le domaine des services financiers.

[...]

(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, intitulé « Définitions », est ainsi libellé :

« 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.

Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que le contrat d'assurance couvre également :

a) les dommages causés sur le territoire des autres États membres selon les législations en vigueur dans ces États ;

[...]

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

Le droit letton

6 L'article 28 du Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (loi sur l'assurance de la responsabilité civile automobile obligatoire des propriétaires de véhicules terrestres), du 7 avril 2004 (*Latvijas Vēstnesis*, 2004, n° 65), dans sa version applicable au litige au principal (ci-après la « loi lettone sur l'assurance automobile obligatoire »), prévoit :

« Les frais associés à l'évacuation du véhicule ou de l'épave représentent les coûts d'évacuation du véhicule ou de l'épave à partir du lieu de l'accident de la circulation vers le lieu de la résidence de son propriétaire ou de l'utilisateur autorisé qui conduisait le véhicule au moment de l'accident de la circulation ou vers le lieu de réparation situé sur le territoire de la République de Lettonie. Si, dans le cadre d'une enquête dans une procédure pénale ou pour toute autre raison, il est nécessaire de stationner le véhicule ou l'épave sur un parking, les dommages couverts comprennent également les frais d'évacuation du véhicule ou de l'épave vers un parking approprié, ainsi que les frais des services de stationnement. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

7 Le 30 octobre 2014, un accident de la circulation est survenu dans la ville de K. (Lettonie), au cours duquel un véhicule et sa semi-remorque, appartenant à K.S. et immatriculés en Pologne, ont été endommagés. Le véhicule et la semi-remorque ont, en raison des dommages subis, été évacués vers un parking aux fins de stationnement puis remorqués vers la Pologne.

8 Les frais de stationnement en Lettonie se sont élevés à 6 020 zlotys polonais (PLN) (environ 1 292 euros) et les frais de remorquage vers la Pologne à 32 860 PLN (environ 7 054 euros).

9 À la suite d'une demande de remboursement introduite par K.S., A.B., compagnie d'assurances auprès de laquelle la responsabilité civile de l'auteur de l'accident était assurée, lui a versé une indemnité de 4 492,44 PLN (environ 964 euros), au titre des frais de remorquage en Lettonie. En revanche, A.B. a refusé de verser toute indemnité au titre des frais de stationnement en Lettonie et de remorquage en dehors du territoire letton.

10 Le 23 janvier 2017, K.S. a saisi le Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (tribunal d'arrondissement de Łódź – centre-ville, Pologne), la juridiction de renvoi, d'un recours aux fins de voir condamner A.B. à lui payer, avec intérêts de retard, la somme totale de 28 527,56 PLN (environ 6 124 euros) au titre des frais de remorquage en dehors du territoire letton et la somme de 6 020 PLN (environ 1 292 euros) au titre des frais de stationnement en Lettonie.

11 En défense, A.B. a soutenu que, conformément au droit letton applicable, elle était seulement tenue de rembourser les frais de remorquage exposés sur le territoire letton et les frais de stationnement ayant un rapport avec une procédure pénale ou une autre procédure.

12 La juridiction de renvoi constate, à titre liminaire, que, conformément à la convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, conclue à La Haye le 4 mai 1971, la loi applicable au litige dont elle est saisie est la loi de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu, à savoir la loi lettone.

13 Or, étant donné que l'article 28 de la loi lettone sur l'assurance automobile obligatoire ne prévoit l'obligation de couvrir ni les frais de remorquage d'un véhicule endommagé, lorsque le remorquage a lieu en dehors du territoire letton, ni les frais de stationnement du véhicule immobilisé, à moins que ceux-ci soient justifiés par une enquête pénale ou toute autre raison, la juridiction de renvoi s'interroge sur la portée de l'article 3 de la directive 2009/103, qui impose aux États membres l'obligation générale de veiller à ce que la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules soit couverte par une assurance.

14 Elle relève que cet article 3 ne précise pas l'étendue de la couverture de l'assurance obligatoire que chaque État membre doit prévoir en ce qui concerne la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules, le deuxième alinéa de cette disposition précisant uniquement que les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre « des mesures visées au premier alinéa », lequel prévoit l'obligation pour chaque État membre de prendre « toutes les mesures appropriées ».

15 La juridiction de renvoi s'interroge donc sur le point de savoir si la locution « toutes les mesures appropriées » doit être interprétée en ce sens que chaque État membre doit prévoir la couverture par l'assurance obligatoire de l'intégralité des dommages.

16 À cet égard, elle souligne que la portée de cette locution lui paraît moins contraignante dans sa version en langue polonaise que dans ses versions en langues anglaise et française. En tout état de cause, la jurisprudence et la doctrine polonaises se prononceraient, dans le domaine de l'assurance de la responsabilité civile automobile, en faveur du principe de la réparation intégrale du préjudice.

17 La juridiction de renvoi fait observer que, conformément à l'article 3, quatrième alinéa, de la directive 2009/103, l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules couvre obligatoirement à la fois les dommages matériels et les dommages corporels. Or, il ne fait aucun doute, selon elle, que les frais de remorquage et de stationnement, tels que ceux en cause au principal, constituent des dommages matériels découlant de l'accident. La condition relative au lien de causalité est donc, de son point de vue, indubitablement remplie et l'issue du litige dont elle est saisie ne dépend que de l'interprétation de la loi lettone sur l'assurance automobile obligatoire.

18 Or, l'interprétation littérale de l'article 28 de celle-ci pourrait ne pas être compatible avec la finalité de l'article 3 de la directive 2009/103, étant donné qu'elle serait susceptible d'aboutir à une situation dans laquelle l'assurance de la responsabilité civile ne couvre pas un dommage matériel découlant d'un accident de la circulation.

19 En effet, une personne établie dans un État membre autre que la Lettonie et victime d'un accident de la circulation automobile dans ce dernier État membre pourrait être privée de son droit à indemnisation au titre du dommage matériel constitué par les frais de remorquage de son véhicule endommagé vers son État d'origine et par ceux liés à la nécessité de stationner ce véhicule sur le territoire letton jusqu'à ce que son remorquage aux fins de réparation soit effectué.

20 Dans ces circonstances, le Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi (tribunal d'arrondissement de Łódź – centre-ville) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'article 3 de la directive [2009/103] doit-il être interprété en ce sens que, dans le cadre de "toutes les mesures appropriées", chaque État membre doit veiller à ce que la responsabilité des entreprises d'assurances en matière d'assurance de la responsabilité civile couvre l'intégralité des dommages, y compris les conséquences du sinistre tenant aux besoins de remorquer le véhicule de la victime vers le pays d'origine de celle-ci et les frais liés à la nécessité de stationner les véhicules ?

2) [En cas de] réponse affirmative à cette question, la législation des États membres peut-elle limiter, d'une quelconque manière, cette responsabilité ? »

Sur les questions préjudicielles

21 Par ses deux questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3 de la directive 2009/103 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une disposition nationale en vertu de laquelle l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ne couvre à titre obligatoire les dommages constitués par les frais de remorquage du véhicule endommagé et les frais de stationnement forcé de ce véhicule que dans la mesure où ce remorquage a lieu à l'intérieur de cet État membre et ce stationnement est nécessaire dans le cadre d'une enquête dans une procédure pénale ou pour toute autre raison et, en cas de réponse affirmative, si cet article doit être interprété en ce sens qu'un État membre peut limiter, d'une quelconque manière, cette responsabilité.

22 À cet égard, il convient de rappeler que l'article 3 de la directive 2009/103 prévoit, à son premier alinéa, que chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance. En outre, cet article 3 précise, à son deuxième alinéa, que les dommages couverts ainsi que les modalités de l'assurance sont déterminés dans le cadre des mesures visées à ce premier alinéa, et énonce, à son dernier alinéa, que l'assurance visée audit premier alinéa couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.

23 L'obligation de couverture par l'assurance de la responsabilité civile des dommages causés aux tiers du fait des véhicules automoteurs est distincte de l'étendue de l'indemnisation de ces dommages au titre de la responsabilité civile de l'assuré. En effet, alors que la première est définie et garantie par la réglementation de l'Union, la seconde est régie, essentiellement, par le droit national (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 28 et jurisprudence citée).

24 Ainsi, la réglementation de l'Union ne vise pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres, ces derniers restant, en principe, libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules (voir, en ce sens, arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 29 et jurisprudence citée).

25 Par conséquent, 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 ladite réparation (voir, en ce sens, arrêt du 24 octobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, point 32).

26 Toutefois, les États membres doivent exercer leurs compétences en 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 la réglementation de l'Union de son effet utile (voir, en ce sens, arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 31 et jurisprudence citée).

27 Par ailleurs, il y a lieu de rappeler que la directive 2009/103 vise à assurer la protection des victimes d'accidents causés par les véhicules automoteurs, objectif qui a constamment été poursuivi et renforcé par le législateur de l'Union (voir, en ce sens, arrêt du 4 septembre 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, point 47) et qu'il ressort également des considérants 2 et 20 de cette directive que l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs a « une incidence sur la libre circulation des personnes et des véhicules ». En effet, la Cour a précisé à cet égard que la réglementation de l'Union en matière d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules, dont fait partie la directive 2009/103, tend, 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, quels que soient les endroits de l'Union où les accidents se sont produits (voir, en ce sens, arrêts du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 26 et jurisprudence citée, ainsi que du 20 juin 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, point 33 et jurisprudence citée).

28 En l'occurrence, il ressort des indications de la juridiction de renvoi que, si l'article 28 de la loi lettonne sur l'assurance automobile obligatoire prévoit l'obligation pour l'assureur de la responsabilité civile de couvrir les frais de remorquage du véhicule endommagé ou de l'épave à partir du lieu de l'accident jusqu'au lieu de résidence de son propriétaire ou de l'utilisateur autorisé qui conduisait le véhicule au moment de l'accident de la circulation, ou jusqu'au lieu de réparation de ce véhicule, cette obligation ne vaut toutefois que lorsque le remorquage intervient sur le territoire letton. Par ailleurs, si cet article contraint l'assureur de la responsabilité civile à couvrir les frais de stationnement du véhicule endommagé, c'est seulement à la condition qu'ils aient été rendus nécessaires « dans le cadre d'une enquête dans une procédure pénale ou pour toute autre raison ».

29 À cet égard, en ce qui concerne, en premier lieu, les frais de remorquage, force est de constater qu'une réglementation d'un État membre telle que celle en cause au principal est susceptible de conduire à une situation dans laquelle une personne dont le véhicule, habituellement stationné dans un autre État membre, est endommagé à la suite d'un accident qui s'est produit sur le territoire du premier État membre et pour lequel la responsabilité civile résultant de la circulation d'un véhicule habituellement stationné dans ce premier État membre a été engagée, n'obtient de la part de l'assureur de cette responsabilité civile qu'une partie de l'indemnisation des dommages matériels prévue pour les dommages causés aux véhicules habituellement stationnés sur le territoire du premier État membre.

30 En effet, dans la mesure où une telle réglementation prévoit la couverture des seuls frais de remorquage exposés sur le territoire de l'État membre en cause, il en résulte qu'une personne se trouvant dans une situation telle que celle de K.S. verra ces frais de remorquage au moins en partie exclus de la couverture dans le cas où le véhicule est remorqué et réparé dans l'État membre où elle réside. En revanche, pour un accident analogue dont est victime une personne ayant son lieu de résidence dans l'État membre où a lieu l'accident, cette personne bénéficiera de la part de cet assureur d'une couverture intégrale des frais de remorquage du véhicule jusqu'au lieu de sa résidence ou de la réparation du véhicule situé dans cet État membre.

31 Or, il est de jurisprudence constante qu'une disposition nationale qui prévoit une distinction fondée sur le critère de la résidence risque de jouer principalement au détriment des ressortissants d'autres États membres dans la mesure où les non-résidents sont le plus souvent des non-nationaux (voir, par analogie, arrêt du 6 février 2014, Navileme et Nautizende, C-509/12, EU:C:2014:54, point 14 ainsi que jurisprudence citée).

32 Ainsi, il convient de constater qu'une réglementation telle que celle en cause au principal établit une discrimination entre les personnes lésées en vertu de leur État membre de résidence.

33 S'il est vrai que l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103, dans la mesure où cette disposition fait référence à « toutes les mesures appropriées », n'envisage pas que chaque État membre devrait veiller à ce que, en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile, les entreprises d'assurances couvrent l'intégralité des dommages, il n'en reste pas moins qu'une limitation de la couverture par l'assurance obligatoire des dommages causés par les véhicules automoteurs ne saurait se justifier sur le seul fondement de l'État membre de résidence de la personne lésée. En effet, le fait que la résidence de la personne lésée se trouve dans un État membre autre que celui dans lequel a eu lieu l'accident ne saurait, en soi, justifier un traitement différent concernant la couverture du dommage par l'assureur, eu égard aux objectifs de protection poursuivis par cette directive, tels que mentionnés au point 27 du présent arrêt.

34 Cette constatation est cependant sans préjudice du droit pour chaque État membre de limiter, sans recourir à des critères tenant à son territoire, le remboursement des frais de remorquage, en particulier dans le cas où les moyens techniques de réparation sont accessibles à un endroit sensiblement plus proche que celui vers lequel le remorquage est demandé et où les frais de remorquage dans un autre État membre apparaissent, de ce fait, disproportionnés.

35 En second lieu, en ce qui concerne les frais de stationnement, il ne ressort pas du dossier dont dispose la Cour que la réglementation nationale en cause au principal, en ce qu'elle prévoit la couverture des frais exposés au titre d'un stationnement nécessaire « dans le cadre d'une enquête dans une procédure pénale ou pour toute autre raison », procéderait à une quelconque distinction entre les personnes ayant leur lieu de résidence en Lettonie et celles ayant leur lieu de résidence dans un autre État membre. Il appartient toutefois à la juridiction de renvoi de vérifier si les circonstances en cause au principal relèvent d'une situation dans laquelle le stationnement du véhicule doit être considéré comme ayant été « nécessaire » pour « toute autre raison », et si effectivement aucune différence de traitement n'existe à cet égard en fonction du lieu de résidence du propriétaire ou du détenteur du véhicule endommagé.

36 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre aux questions posées que l'article 3 de la directive 2009/103 doit être interprété en ce sens que :

– il s'oppose à une disposition d'un État membre en vertu de laquelle l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ne couvre à titre obligatoire les dommages constitués par les frais de remorquage du véhicule endommagé que dans la mesure où ce remorquage a lieu sur le territoire de cet État membre. Cette constatation est sans préjudice du droit dudit État membre de limiter, sans recourir à des critères tenant à son territoire, le remboursement des frais de remorquage et

– il ne s'oppose pas à une disposition d'un État membre selon laquelle cette assurance ne couvre à titre obligatoire les dommages constitués par les frais de stationnement du véhicule endommagé que si le stationnement était nécessaire dans le cadre d'une enquête dans une procédure pénale ou pour toute autre raison, à la condition que cette limitation de couverture s'applique sans différence de traitement en fonction de l'État membre de résidence du propriétaire ou du détenteur du véhicule endommagé.

Sur les dépens

37 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 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, doit être interprété en ce sens que :

– **il s'oppose à une disposition d'un État membre en vertu de laquelle l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ne couvre à titre obligatoire les dommages constitués par les frais de remorquage du véhicule endommagé que dans la mesure où ce remorquage a lieu sur le territoire de cet État membre. Cette constatation est sans préjudice du droit dudit État membre de limiter, sans recourir à des critères tenant à son territoire, le remboursement des frais de remorquage et**

– **il ne s'oppose pas à une disposition d'un État membre selon laquelle cette assurance ne couvre à titre obligatoire les dommages constitués par les frais de stationnement du véhicule endommagé que si le stationnement était nécessaire dans le cadre d'une enquête dans une procédure pénale ou pour toute autre raison, à la condition que cette limitation de couverture s'applique sans différence de traitement en fonction de l'État membre de résidence du propriétaire ou du détenteur du véhicule endommagé.**

Signatures