Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

26 mars 2015 *

«Renvoi préjudiciel — Assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs — Directive 90/232/CEE — Article 2 — Différenciation du montant de la prime d'assurance en fonction du territoire de circulation du véhicule»

Dans l'affaire C-556/13,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Lituanie), par décision du 17 octobre 2013, parvenue à la Cour le 28 octobre 2013, dans la procédure

**«Litaksa» UAB**

contre

**«BTA Insurance Company» SE,**

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. L. Bay Larsen, président de chambre, M^me^ K. Jürimäe (rapporteur), MM. J. Malenovský, M. Safjan et M^me^ A. Prechal, juges,

avocat général: M. P. Mengozzi,

greffier: M. M. Aleksejev, administrateur,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour UAB «Litaksa», par M^e^ D. Gintautas, advokatas,

— pour le gouvernement lituanien, par M. D. Kriaučiūnas et M^me^ A. Svinkūnaitė, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par M^me^ A. Steiblytė et M. K.-P. Wojcik, en qualité d'agents,

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

rend le présent

* Langue de procédure: le lituanien.

## Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 2 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), telle que modifiée par la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005 (JO L 149, p. 14, ci-après la «troisième directive»), ainsi que des principes de libre circulation des personnes et des marchandises et du principe général de non-discrimination.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant UAB «Litaksa» (ci-après «Litaksa»), société de transport routier, à «BTA Insurance Company» SE (ci-après «BTA»), société d'assurances, au sujet du remboursement d'indemnités versées au titre de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (ci-après l'«assurance automobile obligatoire») à des victimes d'accidents de la circulation.

### Le cadre juridique

*Le droit de l'Union*

3 La directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 263, p. 11), a procédé à la codification de cinq directives qui avaient été adoptées afin de rapprocher les législations des États membres relatives à l'assurance automobile obligatoire.

4 Toutefois, les faits au principal étant survenus antérieurement à l'entrée en vigueur de la directive 2009/103, le cadre juridique pertinent demeure celui constitué par ces cinq directives, en particulier de la directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 103, p. 1, ci-après la «première directive»), et de la troisième directive.

La première directive

5 Afin de faciliter la libre circulation des voyageurs entre les États membres, la première directive a mis en place un système fondé, d'une part, sur la suppression du contrôle de la carte verte d'assurance lors du passage des frontières internes de l'Union européenne et, d'autre part, sur l'obligation pour chacun des États membres de prendre les mesures nécessaires pour que la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules soit couverte par une assurance.

6 À cet effet, l'article 3 de cette directive dispose:

«1. Chaque État membre prend 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. Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures.

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

— les dommages causés sur le territoire des autres États membres selon les législations en vigueur dans ces États,

[...]»

La troisième directive

7 Les sixième, septième, douzième et treizième considérants de la troisième directive sont libellés comme suit:

«considérant qu'il convient de lever toute incertitude quant à l'application du premier tiret de l'article 3 paragraphe 2 de la [première directive]; que toutes les polices d'assurance automobile obligatoire doivent couvrir la totalité du territoire de [l'Union];

considérant que, dans l'intérêt de l'assuré, il convient en outre que chaque police d'assurance garantisse par une prime unique dans chacun des États membres la couverture requise par sa législation ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel, lorsque cette dernière est supérieure;

[...]

considérant qu'il convient de compléter de façon uniforme, compte tenu de toutes les considérations qui précèdent, [la première directive et 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 responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO 1984, L 8, p. 17)];

considérant qu'un tel complément, qui a pour effet de renforcer la protection des assurés et des victimes d'accidents, facilitera encore davantage le franchissement des frontières intérieures de [l'Union] et donc l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur; qu'il convient dès lors de prendre pour base un niveau élevé de protection du consommateur.»

8 L'article 2 de la troisième directive énonce:

«Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que toutes les polices [d'assurance automobile obligatoire]:

— couvrent, sur la base d'une prime unique et pendant toute la durée du contrat, la totalité du territoire de [l'Union], y compris tout séjour du véhicule dans d'autres États membres pendant la durée du contrat, et

— garantissent, sur la base de cette même prime unique, dans chacun des États membres, la couverture exigée par sa législation, ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel lorsque cette dernière est supérieure.»

*Le droit lituanien*

9 L'article 10 de la loi sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules (Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas), du 14 juin 2001 (Žin., 2004, nº 100-3718), intitulé «Territoire d'application d'un contrat d'assurance», dispose à son paragraphe 1:

«Après le paiement de la prime unique (globale), le contrat d'assurance d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire de la République de Lituanie ou le contrat d'assurance-frontière confère, pendant toute la durée du contrat, y compris tout séjour du véhicule dans d'autres États membres de l'Union européenne pendant la durée du contrat, dans chaque État membre, la couverture exigée par la législation de celui-ci en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules, ou la couverture résultant de la présente loi, lorsque cette dernière est supérieure. Le contrat d'assurance d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire de la République de Lituanie, en vertu duquel la carte verte est délivrée, confère également une couverture d'assurance dans les États étrangers indiqués sur cette carte verte.»

**Le litige au principal et les questions préjudicielles**

10 Le 24 novembre 2008, Litaksa et BTA ont conclu deux contrats d'assurance automobile obligatoire destinés à couvrir la responsabilité civile de Litaksa résultant de la circulation de deux véhicules lui appartenant, pour la période allant du 25 novembre 2008 au 24 novembre 2009. Il était stipulé dans les contrats concernés que ces véhicules ne seraient utilisés que pour le transport de passagers ou de marchandises sur le territoire lituanien. Ces contrats faisaient en outre obligation à Litaksa, dans le cas où elle aurait eu l'intention d'utiliser lesdits véhicules au-delà d'une période de 28 jours dans un autre État membre ou d'y transporter des personnes ou des marchandises, d'en informer au préalable BTA et de verser un complément de prime à ce titre.

11 Au cours de l'année 2009, les deux véhicules appartenant à Litaksa ont été impliqués dans des accidents de la circulation survenus au Royaume-Uni et en Allemagne sans que Litaksa ait préalablement déclaré à BTA son intention d'utiliser ces véhicules dans ces États membres.

12 BTA a indemnisé les victimes de ces accidents puis, estimant que Litaksa n'avait pas respecté les clauses des contrats en cause au principal qui l'obligeaient à l'informer de son intention d'utiliser ses véhicules dans un autre État membre, a saisi le Kauno miesto apylinkės teismas (tribunal de district de Kaunas) aux fins de voir condamner Litaksa à lui rembourser la moitié des indemnités versées aux victimes.

13 Par un jugement du 30 juillet 2012, le Kauno miesto apylinkės teismas a fait droit à la demande de BTA. Litaksa ayant interjeté appel de ce jugement, le Kauno apygardos teismas (tribunal régional de Kaunas) a, par une ordonnance du 27 décembre 2012, d'une part, infirmé partiellement le jugement du Kauno miesto apylinkės teismas, au motif qu'une partie des créances de BTA sur Litaksa étaient prescrites, d'autre part, confirmé ce jugement en ce que celui-ci avait condamné Litaksa à payer à BTA les créances restantes, après avoir relevé, à l'instar du Kauno miesto apylinkės teismas, que la violation des clauses d'un contrat d'assurance automobile obligatoire pouvait justifier qu'un remboursement partiel des indemnités versées par l'assureur soit réclamé au preneur d'assurance. Litaksa s'est alors pourvue en cassation devant le Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Cour suprême de Lituanie).

14 Selon la juridiction de renvoi, l'examen du pourvoi introduit par Litaksa nécessite de trancher au préalable la question de savoir si les parties à un contrat d'assurance automobile obligatoire peuvent convenir d'appliquer une prime différente selon que le véhicule faisant l'objet du contrat est appelé à circuler uniquement sur le territoire de l'État membre où il a son stationnement habituel ou sur l'ensemble du territoire de l'Union.

15 À cet égard, la juridiction de renvoi relève que l'article 2 de la troisième directive exige que les contrats d'assurance automobile obligatoire couvrent, sur la base d'une prime unique, l'ensemble du territoire de l'Union. Cette juridiction s'interroge, dès lors, sur la question de savoir si la différenciation du montant de la prime en fonction du territoire sur lequel le véhicule est utilisé est contraire à cet article. En effet, si une telle différenciation est sans incidence sur l'indemnisation des victimes d'un accident de la circulation, ces dernières étant indemnisées quel que soit l'État membre sur le territoire duquel se produit cet accident, elle pourrait méconnaître l'intérêt de l'assuré dont la protection semblerait constituer l'un des objectifs poursuivis par l'article 2 de la troisième directive. En effet, il existerait un risque que le contrat d'assurance automobile obligatoire ne couvre pas la totalité du territoire de l'Union, au sens dudit article, si l'assureur pouvait, en cas d'accident survenu dans un État membre autre que celui prévu au contrat, se retourner contre l'assuré pour recouvrer une partie des indemnités versées aux victimes. Enfin, selon la juridiction de renvoi, il conviendrait de déterminer si une différenciation du montant de la prime en fonction du territoire d'utilisation du véhicule porte atteinte à l'objectif de libre circulation des marchandises et des personnes, poursuivi par les première et troisième directives, ainsi qu'au principe général de non-discrimination.

16 Dans ces conditions, le Lietuvos Aukščiausiasis Teismas a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Convient-il d'interpréter l'article 2 de la troisième directive, en ce sens que, alors même qu'elles n'apportent pas la moindre restriction à la couverture d'assurance à l'égard de la victime, les parties à un contrat d'assurance automobile obligatoire ne peuvent pas convenir de restreindre la portée géographique de la couverture d'assurance à l'égard de la personne assurée (d'appliquer une prime d'assurance différente en fonction du territoire sur lequel le véhicule est utilisé – sur la totalité du territoire de l'Union ou uniquement en Lituanie), c'est-à-dire prévoir que l'utilisation du véhicule hors des frontières lituaniennes dans un autre État membre de l'Union est un facteur d'augmentation du risque assuré, qui donnera lieu au paiement d'un complément de prime?

2) Convient-il d'interpréter le principe de libre circulation des personnes et des véhicules dans l'Union ainsi que le principe général d'égalité (de non-discrimination) en ce sens qu'ils font obstacle à un accord des parties à un contrat d'assurance automobile obligatoire, tel que décrit ci-dessus, établissant un lien entre le risque assuré et le territoire sur lequel le véhicule est utilisé?»

## Sur les questions préjudicielles

### *Sur la première question*

17 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 2 de la troisième directive doit être interprété en ce sens que correspond à la notion de «prime unique», au sens de cette disposition, une prime qui varie selon que le véhicule assuré est appelé à circuler uniquement sur le territoire de l'État membre où ce véhicule a son stationnement habituel ou sur l'ensemble du territoire de l'Union.

18 En vertu de l'article 2 de la troisième directive, les États membres sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour que toutes les polices d'assurance automobile obligatoire couvrent, sur la base d'une prime unique et pendant toute la durée du contrat, la totalité du territoire de l'Union, y compris tout séjour du véhicule dans d'autres États membres pendant la durée du contrat. En outre, toujours selon cet article, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour que ces polices garantissent, sur la base de cette même prime unique, dans chacun des États membres, la couverture exigée par sa législation, ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel lorsque cette dernière est supérieure.

19 Il ressort du libellé de l'article 2 de la troisième directive que toutes les polices d'assurance automobile obligatoire doivent offrir, en contrepartie du paiement d'une prime unique, une couverture d'assurance valable pour la totalité du territoire de l'Union.

20 L'obligation ainsi mise à la charge des États membres est, par ailleurs, renforcée par l'exigence, mentionnée à ce même article, selon laquelle cette couverture doit rester valable pendant toute la durée du contrat, y compris lorsque le véhicule séjourne dans des États membres autres que celui où il a son stationnement habituel.

21 La juridiction de renvoi demande néanmoins si une police d'assurance automobile obligatoire répond aux exigences du droit de l'Union, en particulier de l'article 2 de la troisième directive, dans des circonstances telle que celle en cause au principal où, en contrepartie du paiement par l'assuré de la prime initiale, l'assureur s'engage à indemniser les victimes d'accidents impliquant le véhicule assuré, quel que soit l'État membre sur le territoire duquel ces accidents se produisent, mais peut se retourner contre l'assuré pour obtenir le remboursement de la moitié des indemnités versées lorsque lesdits accidents surviennent sur le territoire d'un État membre autre que celui où le véhicule en cause a son stationnement habituel.

22 Il convient donc de déterminer si les dispositions de l'article 2 de la troisième directive, relatives à la prime unique et à l'étendue territoriale de la couverture d'assurance, visent uniquement les rapports entre l'assureur et la victime ou également ceux entre l'assureur et l'assuré.

23 Selon une jurisprudence constante de la Cour, il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (arrêts Csonka e.a., C-409/11, EU:C:2013:512, point 23, et Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, point 42).

24 À cet égard, il doit être rappelé que la troisième directive s'inscrit dans le cadre du système instauré par la première directive et tendant au rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance automobile obligatoire.

25 Par ce système, le législateur de l'Union a imposé à chaque État membre l'obligation de veiller à ce que, sous réserve d'exceptions clairement définies, tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule stationnant habituellement sur son territoire conclue avec une compagnie d'assurances un contrat aux fins de faire garantir, à tout le moins dans les limites définies par le droit de l'Union, sa responsabilité civile résultant dudit véhicule (arrêt Csonka e.a., C-409/11, EU:C:2013:512, point 28).

26 Dans ce cadre, ainsi qu'il ressort de ses douzième et treizième considérants, la troisième directive est venue compléter de façon uniforme, notamment, la première directive en visant à renforcer non seulement la protection des victimes d'accidents causés par la circulation d'un véhicule mais également celle des assurés, ainsi qu'à faciliter encore davantage le franchissement des frontières intérieures de l'Union et donc l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur, en prenant pour base un niveau élevé de protection du consommateur.

27 Selon le septième considérant de la troisième directive, c'est en particulier dans l'intérêt de l'assuré que les États membres sont tenus de prendre les mesures nécessaires pour que chaque police d'assurance garantisse par une prime unique dans chacun des États membres la couverture requise par leur législation ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel, lorsque cette dernière est supérieure.

28 En outre, il convient de rappeler qu'une opération d'assurance se caractérise, de façon généralement admise, par le fait que l'assureur se charge, moyennant le paiement préalable d'une prime, de procurer à l'assuré, en cas de réalisation du risque couvert, la prestation convenue lors de la conclusion du contrat (arrêts CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, point 17, et Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, point 37).

29 Au regard d'un tel contexte et de tels objectifs, il y a lieu de considérer que les dispositions de l'article 2 de la troisième directive, relatives à la prime unique et à l'étendue territoriale de la couverture d'assurance, visent non seulement les rapports entre l'assureur et la victime mais également ceux entre l'assureur et l'assuré. En particulier, ces dispositions impliquent que, en contrepartie du paiement par l'assuré de la prime unique, l'assureur prend, en principe, en charge le risque de l'indemnisation des victimes d'un éventuel accident impliquant le véhicule assuré, et ce quel que soit l'État membre de l'Union sur le territoire duquel ce véhicule est utilisé et où cet accident se produit.

30 Il s'ensuit que ne correspond pas à la notion de «prime unique», au sens de l'article 2 de la troisième directive, une prime qui varie selon que le véhicule assuré est appelé à circuler uniquement sur le territoire de l'État membre où ce véhicule a son stationnement habituel ou sur l'ensemble du territoire de l'Union. En effet, une telle variation revient, contrairement à ce que prévoit cet article, à subordonner l'engagement de l'assureur de prendre en charge le risque résultant de la circulation dudit véhicule en dehors de l'État membre de stationnement habituel au paiement d'un complément de prime.

31 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question posée que l'article 2 de la troisième directive doit être interprété en ce que ne correspond pas à la notion de «prime unique», au sens de cet article, une prime qui varie selon que le véhicule assuré est appelé à circuler uniquement sur le territoire de l'État membre où ce véhicule a son stationnement habituel ou sur l'ensemble du territoire de l'Union.

*Sur la seconde question*

32 Au vu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la seconde question.

**Sur les dépens**

33 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 (quatrième chambre) dit pour droit:

**L'article 2 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, telle que modifiée par la directive**

**2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mai 2005, doit être interprété en ce sens que ne correspond pas à la notion de «prime unique», au sens de cet article, une prime qui varie selon que le véhicule assuré est appelé à circuler uniquement sur le territoire de l'État membre où ce véhicule a son stationnement habituel ou sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.**

Signatures