Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)

20 juillet 2017 *

« Renvoi préjudiciel – Assurance de responsabilité civile automobile – Directive 72/166/CEE – Article 3, paragraphe 1 – Deuxième directive 84/5/CEE – Article 2, paragraphe 1 – Contrat d'assurance conclu sur la base de fausses déclarations relatives à la propriété du véhicule et à l'identité du conducteur habituel de celui-ci – Preneur d'assurance – Défaut d'intérêt économique à la conclusion de ce contrat – Nullité absolue du contrat d'assurance – Opposabilité aux tiers victimes »

Dans l'affaire C-287/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal), par décision du 4 mai 2016, parvenue à la Cour le 23 mai 2016, dans la procédure

**Fidelidade-Companhia de Seguros SA**

contre

**Caisse Suisse de Compensation,**

**Fundo de Garantia Automóvel,**

**Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,**

**Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,**

**Catarina Ferreira Seemann,**

**José Batista Pereira,**

**Teresa Rosa Teixeira,**

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. E. Regan, président de chambre, MM. A. Arabadjiev (rapporteur) et C. G. Fernlund, juges,

avocat général : M. P. Mengozzi,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

* Langue de procédure : le portugais.

considérant les observations présentées :

– pour le gouvernement portugais, par MM. L. Inez Fernandes et M. Figueiredo ainsi que par M^me^ M. Rebelo, en qualité d'agents,

– pour la Commission européenne, par M^me^ P. Costa de Oliveira et M. K.-Ph. Wojcik, 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, 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 (JO 1972, L 103, p. 1, ci-après la « première directive »), de l'article 2, paragraphe 1, 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 1984, L 8, p. 17, ci-après la « deuxième directive »), et de l'article 1^er^ 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 1990, L 129, p. 33, ci-après la « troisième directive »).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Fidelidade-Companhia de Seguros SA à la Caisse Suisse de Compensation, au Fundo de Garantia Automóvel (Fonds de garantie automobile), à M^me^ Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, à M^me^ Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, à M^me^ Catarina Ferreira Seemann, à M. José Batista Pereira et à M^me^ Teresa Rosa Teixeira au sujet de la conformité aux dispositions susmentionnées d'une législation nationale qui frappe de nullité absolue un contrat d'assurance conclu sur la base de fausses déclarations au sujet de l'identité du propriétaire d'un véhicule automobile et de celle de son conducteur habituel.

### Le cadre juridique

#### *Le droit de l'Union*

3 L'article 3, paragraphe 1, de la première directive dispose :

« 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. »

4 Les sixième et septième considérants de la deuxième directive énoncent :

« considérant qu'il est nécessaire de prévoir qu'un organisme garantira que la victime ne restera pas sans indemnisation dans le cas où le véhicule qui a causé le sinistre n'est pas assuré ou n'est pas identifié ; qu'il est important, sans modifier les dispositions appliquées par les États membres en ce qui concerne le caractère subsidiaire ou non de l'intervention de cet organisme ainsi que les règles applicables en matière de subrogation, de prévoir que la victime d'un tel sinistre puisse s'adresser

directement à cet organisme comme premier point de contact ; qu'il convient, toutefois, de donner aux États membres la possibilité d'appliquer certaines exclusions limitées en ce qui concerne l'intervention de cet organisme et de prévoir dans le cas des dommages matériels causés par un véhicule non identifié, vu les risques de fraude, que l'indemnisation de tels dommages peut être limitée ou exclue ;

considérant qu'il est de l'intérêt des victimes que les effets de certaines clauses d'exclusion soient limités aux relations entre l'assureur et le responsable de l'accident ; que, toutefois, dans le cas des véhicules volés ou obtenus par la violence, les États membres peuvent prévoir que l'organisme précité interviendra pour indemniser la victime ».

5 L'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive prévoit que chaque État membre crée ou agrée un organisme ayant pour objet de réparer, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou non assuré. Cette disposition énonce à son troisième alinéa :

« [...] [L]es États membres peuvent exclure de l'intervention de cet organisme les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'organisme peut prouver qu'elles savaient que le véhicule n'était pas assuré. »

6 L'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive est libellé comme suit :

« Chaque État membre prend les mesures utiles pour que toute disposition légale ou clause contractuelle qui est contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3 paragraphe 1 de la [première directive], qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par :

– des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées,

ou

– des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné,

ou

– des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule concerné,

soit, pour l'application de l'article 3 paragraphe 1 de la [première directive], réputée sans effet en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre.

Toutefois, la disposition ou la clause visée au premier tiret peut être opposée aux personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

[...] »

7 Le quatrième considérant de la troisième directive énonce :

« considérant qu'il y a lieu de garantir aux victimes d'accidents de la circulation automobile un traitement comparable quels que soient les endroits de la Communauté où les accidents se sont produits ».

8 L'article 1er, premier alinéa, de cette directive dispose :

« Sans préjudice du deuxième alinéa de l'article 2 paragraphe 1 de la [deuxième directive], l'assurance visée à l'article 3 paragraphe 1 de la [première directive] couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule. »

***Le droit portugais***

9 La première directive a été transposée en droit portugais par le Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (décret-loi nº 522/85 sur l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile), du 31 décembre 1985. Ce décret-loi, tel que modifié par le Decreto-Lei nº 72-A/2003 – Lei do Seguro Obrigatório (décret-loi nº 72-A/2003, portant loi sur l'assurance obligatoire), du 14 avril 2003, en vigueur à la date des faits à l'origine du litige au principal (ci-après le « décret-loi nº 522/85 »), prévoit à son article 1er, paragraphe 1, l'obligation d'assurer un véhicule terrestre à moteur dans les termes suivants :

« Toute personne susceptible d'être civilement responsable de la réparation des dommages patrimoniaux et non patrimoniaux résultant de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur, ses remorques ou semi-remorques, doit, pour que ces véhicules puissent circuler, être couverte par une assurance garantissant ladite responsabilité, conformément aux dispositions du présent décret-loi. »

10 L'article 2 du décret-loi nº 522/85, relatif aux sujets de l'obligation d'assurance, est libellé comme suit :

« 1 – L'obligation d'assurance repose sur le propriétaire du véhicule, sauf dans les cas de figure de l'usufruit, de la vente avec réserve de propriété et du régime de crédit-bail, dans lesquels ladite obligation repose, respectivement, sur l'usufruitier, l'acquéreur ou le locataire.

2 – Si toute autre personne conclut, en ce qui concerne le véhicule, un contrat d'assurance satisfaisant aux dispositions du présent décret-loi, l'obligation des personnes visées au paragraphe 1 est remplie pendant la durée dudit contrat.

[...] »

11 L'article 14 du même décret-loi, relatif à l'opposabilité des exceptions aux victimes, dispose :

« Au-delà des exclusions ou des possibilités d'annulation établies par le présent décret-loi, l'assureur peut seulement opposer aux victimes la résiliation du contrat dans les termes de l'article 13, paragraphe 1, ou sa résolution ou sa nullité dans les termes de la réglementation en vigueur, dès lors qu'elles sont antérieures à la date du sinistre. »

12 Le code de commerce portugais traite des assurances à son titre XV. Ses articles 428 et 429 sont rédigés comme suit :

« Article 428 Pour le compte de qui l'assurance peut être conclue

L'assurance peut être conclue pour compte propre ou pour compte d'autrui.

1. Si la personne pour laquelle ou au nom de laquelle l'assurance est conclue n'a pas d'intérêt à la chose assurée, l'assurance est nulle.

2. S'il n'est pas déclaré dans la police d'assurance que l'assurance est conclue pour compte d'autrui, il est considéré qu'elle est conclue pour le compte de celui qui la contracte.

[...]

Article 429 Nullité de l'assurance pour inexactitudes ou omissions

Toute déclaration inexacte, ainsi que toute omission volontaire de faits ou de circonstances connus de l'assuré ou de celui qui conclut l'assurance et qui auraient pu influer sur l'existence ou les conditions du contrat entraînent la nullité de l'assurance.

Paragraphe unique. Si la partie qui a fait les déclarations a été de mauvaise foi, l'assureur pourra exiger la prime. »

**Les faits au principal et la question préjudicielle**

13 Le 20 mai 2004 s'est produit un accident de la route impliquant, d'une part, un véhicule automobile conduit par M. Teixeira Pereira et appartenant à M^me^ Crystello Pinto Moreira Pereira et, d'autre part, un motocycle conduit par son propriétaire, M. Seemann. L'accident a causé la mort des conducteurs des deux véhicules.

14 La Caisse Suisse de Compensation a introduit, le 11 janvier 2010, un recours juridictionnel contre le Fonds de garantie automobile et M^me^ Crystello Pinto Moreira Pereira, par laquelle elle demande le remboursement de la somme de 285 980,54 euros, versée aux membres de la famille de son assuré, M. Seemann.

15 Lesdites défenderesses ont invoqué une exception relative au défaut de qualité pour être attraites en justice fondée sur le fait que, à la date de l'accident, il existait un contrat d'assurance valable conclu avec la société aujourd'hui dénommée Fidelidade-Companhia de Seguros (ci-après l'« assureur »), qui couvrait la responsabilité civile en ce qui concerne le véhicule automobile. Appelée à intervenir, cette société a soutenu que le contrat d'assurance de responsabilité civile automobile n'était pas valable au motif que le preneur de cette assurance avait fait une fausse déclaration, à la date de la conclusion du contrat, en prétendant qu'il était le propriétaire du véhicule et son conducteur habituel.

16 La juridiction saisie en première instance a jugé que le contrat d'assurance n'était pas valable, ce défaut de validité étant opposable aux victimes. Saisi en appel, le Tribunal da Relação do Porto (cour d'appel de Porto, Portugal) a jugé que ce contrat n'était pas valable, mais que ce défaut de validité n'était pas opposable aux victimes. L'assureur a formé un pourvoi en révision contre l'arrêt du Tribunal da Relação do Porto (cour d'appel de Porto) devant le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal) en invoquant la nullité absolue du contrat d'assurance en cause et le caractère opposable de cette nullité à la victime, M. Seemann et à la Caisse Suisse de Compensation.

17 S'agissant de l'interprétation des première, deuxième et troisième directives relatives à l'assurance automobile, la juridiction de renvoi considère qu'il existe des doutes sur la question de l'opposabilité aux victimes de la nullité absolue du contrat d'assurance, telle que celle visée à l'article 428, paragraphe 1, du code de commerce portugais.

18 Il existe, en effet, dans la jurisprudence du Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême) des divergences d'interprétation. Un premier courant a statué en ce sens que le contrat d'assurance est frappé de nullité absolue lorsque le preneur d'assurance déclare faussement être le propriétaire du véhicule et le conducteur habituel de celui-ci, dans le but d'obtenir de l'assureur qu'un contrat d'assurance de responsabilité civile soit conclu et/ou qu'il le soit à des conditions moins onéreuses pour l'assuré. La nullité absolue repose, notamment, sur l'absence de la condition légale relative à l'« intérêt » du preneur d'assurance, requise à l'article 428, paragraphe 1, du code du commerce

portugais. En application de l'article 14 du décret-loi nº 522/85, la nullité absolue est, selon ce courant de jurisprudence, opposable à la victime. Cette approche tient compte du fait que la victime reste toujours protégée par l'intermédiaire du Fonds de garantie automobile.

19 Selon le second courant, la possibilité que le contrat d'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile soit conclu par un tiers constitue une dérogation à ladite condition légale relative à l'« intérêt » du preneur d'assurance. Par conséquent, la problématique devrait être résolue à la lumière du régime spécifique applicable aux fausses déclarations dans le cadre de la conclusion du contrat d'assurance, qui est seulement celui de la nullité relative, non opposable à la victime.

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

« L'article 3, paragraphe 1, de la première directive, l'article 2, paragraphe 1, de la [deuxième directive] et l'article 1er de la [troisième directive] s'opposent-ils à une législation nationale qui frappe de nullité absolue un contrat d'assurance en raison de fausses déclarations en ce qui concerne le propriétaire du véhicule automobile ainsi que l'identité de son conducteur habituel, car le contrat a été conclu par une personne qui n'a aucun intérêt économique à la circulation du véhicule et avec l'intention frauduleuse sous-jacente des intéressés (le preneur d'assurance, le propriétaire du véhicule et son conducteur habituel) d'obtenir la couverture des risques de circulation grâce à i) la conclusion d'un contrat que l'assureur n'aurait pas conclu s'il avait connu l'identité du preneur d'assurance et ii) moyennant le paiement d'une prime inférieure à celle qui serait due eu égard à l'âge du conducteur habituel ? »

**Sur la question préjudicielle**

21 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et l'article 1er de la troisième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale qui aurait pour effet que soit opposable aux tiers victimes, dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal, la nullité d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile résultant de fausses déclarations initiales du preneur d'assurance en ce qui concerne l'identité du propriétaire et du conducteur habituel du véhicule concerné, ou de la circonstance que la personne pour laquelle ou au nom de laquelle ce contrat d'assurance est conclu n'avait pas d'intérêt économique à la conclusion dudit contrat.

22 Il y a lieu de rappeler que le préambule des première et deuxième directives 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 européenne 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 (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, point 26 et jurisprudence citée).

23 À ces fins, l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, tel que précisé et complété par les deuxième et troisième directives, impose aux États membres de garantir que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules 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 (arrêt du 1er décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 28).

24 En ce qui concerne les droits reconnus aux tiers victimes, l'article 3, paragraphe 1, de la première directive s'oppose à ce que la compagnie d'assurance de responsabilité civile automobile puisse se prévaloir de dispositions légales ou de clauses contractuelles pour refuser d'indemniser ces derniers d'un accident causé par le véhicule assuré (arrêt du 1er décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 33 ainsi que jurisprudence citée).

25 La Cour a également jugé que l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive ne fait que rappeler cette obligation en ce qui concerne les dispositions légales ou les clauses contractuelles d'une police d'assurance visée par cet article excluant de la couverture par l'assurance de la responsabilité civile automobile les dommages causés aux tiers victimes en raison de l'utilisation ou de la conduite du véhicule assuré par des personnes non autorisées à conduire ce véhicule, par des personnes non titulaires d'un permis de conduire ou par des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité dudit véhicule (arrêt du 1er décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 34 ainsi que jurisprudence citée).

26 Certes, par dérogation à cette obligation, l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive prévoit que certaines victimes pourront ne pas être indemnisées par la compagnie d'assurances, compte tenu de la situation qu'elles ont elles-mêmes créée, à savoir les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque cette compagnie peut prouver qu'elles savaient que ce véhicule avait été volé. Toutefois, et comme la Cour l'a déjà constaté, il ne saurait être dérogé à l'article 2, paragraphe 1, premier alinéa, de la deuxième directive que dans cette seule hypothèse particulière (arrêt du 1er décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 35).

27 Partant, il y a lieu de considérer que la circonstance que la compagnie d'assurances a conclu ce contrat sur la base d'omissions ou de fausses déclarations de la part du preneur d'assurance n'est pas de nature à lui permettre de se prévaloir de dispositions légales sur la nullité du contrat et de l'opposer au tiers victime afin de s'exonérer de son obligation découlant de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive d'indemniser ce dernier d'un accident causé par le véhicule assuré.

28 Il en va de même s'agissant de la circonstance que le preneur d'assurance n'est pas le conducteur habituel du véhicule.

29 La Cour a en effet jugé que la circonstance qu'un véhicule soit conduit par une personne non désignée dans la police d'assurance relative à ce véhicule ne saurait, compte tenu, en particulier, de l'objectif de protection des victimes d'accidents de la circulation poursuivi par les première, deuxième et troisième directives, permettre de considérer qu'un tel véhicule n'est pas assuré au sens de l'article 1er, paragraphe 4, troisième alinéa, de la deuxième directive (arrêt du 1er décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 40).

30 Dans ce contexte, la juridiction de renvoi interroge aussi la Cour sur le point de savoir si une compagnie d'assurances est en droit d'invoquer, dans le cas d'un contrat d'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile en cours et afin de se soustraire à son obligation d'indemniser les tiers victimes d'un accident causé par le véhicule assuré, une disposition légale, telle que l'article 428, paragraphe 1, du code de commerce portugais, prévoyant la nullité d'un contrat d'assurance dans le cas où la personne pour laquelle ou au nom de laquelle l'assurance est conclue n'a pas d'intérêt économique à la conclusion de ce contrat.

31 Il y a lieu de relever qu'une telle question est relative aux conditions légales de validité du contrat d'assurance, qui sont régies non pas par le droit de l'Union, mais par celui des États membres.

32 Ces derniers sont néanmoins obligés de garantir que la responsabilité civile applicable selon leur droit national soit couverte par une assurance conforme aux dispositions des trois directives susmentionnées. Il ressort également de la jurisprudence de la Cour que les États membres doivent exercer leurs compétences en ce domaine dans le respect du droit de l'Union et que les dispositions nationales qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation des véhicules ne peuvent priver les première, deuxième et troisième directives de leur effet utile (arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, points 30 et 31 ainsi que jurisprudence citée).

33 Or, ainsi que l'a relevé la Commission européenne, le droit à l'indemnisation des victimes d'accident est susceptible de se trouver affecté par les conditions de validité du contrat d'assurance telles que les clauses générales prévues à l'article 428, paragraphe 1, et à l'article 429, premier alinéa, du code de commerce portugais.

34 De telles dispositions sont donc susceptibles d'entraîner l'absence d'indemnisation des tiers victimes et, par conséquent, de porter atteinte à l'effet utile desdites directives.

35 Ce constat ne saurait être remis en cause par la possibilité que soit versée une indemnisation à la victime par le Fonds de garantie automobile. En effet, l'intervention de l'organisme visé à l'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive a été conçue comme une mesure de dernier recours, prévue uniquement dans le cas où les dommages ont été causés par un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, à savoir un véhicule pour lequel il n'existe pas de contrat d'assurance. Une telle restriction s'explique par le fait que cette disposition, ainsi qu'il a été rappelé au point 23 du présent arrêt, impose à chaque État membre de veiller à ce que, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4 de cette dernière directive, tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule stationnant habituellement sur son territoire conclue avec une compagnie d'assurances un contrat afin de faire garantir, dans les limites définies par le droit de l'Union, sa responsabilité civile résultant dudit véhicule (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a., C-409/11, EU:C:2013:512, points 30 et 31).

36 Or, ainsi qu'il a été rappelé au point 29 du présent arrêt, la circonstance qu'un véhicule soit conduit par une personne non désignée dans la police d'assurance relative à ce véhicule ne saurait permettre de considérer que celui-ci n'est pas assuré au sens de l'article 1er, paragraphe 4, troisième alinéa, de la deuxième directive.

37 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive et l'article 2, paragraphe 1, de la deuxième directive doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale qui aurait pour effet que soit opposable aux tiers victimes, dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal, la nullité d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile résultant de fausses déclarations initiales du preneur d'assurance en ce qui concerne l'identité du propriétaire et du conducteur habituel du véhicule concerné ou de la circonstance que la personne pour laquelle ou au nom de laquelle ce contrat d'assurance est conclu n'avait pas d'intérêt économique à la conclusion dudit contrat.

## Sur les dépens

38 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 (sixième chambre) dit pour droit :

**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, et l'article 2, paragraphe 1, 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, doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale qui aurait pour effet que soit opposable aux tiers victimes, dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal, la nullité d'un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile résultant de fausses déclarations initiales du preneur d'assurance en ce qui concerne l'identité du propriétaire et du conducteur habituel du véhicule concerné ou de la circonstance que la personne pour laquelle ou au nom de laquelle ce contrat d'assurance est conclu n'avait pas d'intérêt économique à la conclusion dudit contrat.**

Signatures