Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. MICHAL BOBEK
présentées le 26 avril 2018 [1]

Affaire C-80/17

Fundo de Garantia Automóvel
contre
Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana
Cristiana Micaela Caetano Juliana

[demande de décision préjudicielle introduite par le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal)]

« Renvoi préjudiciel – Assurance en responsabilité civile des véhicules à moteur – Obligation d'assurance – Champ d'application – Notion de "circulation de véhicules" »

I. Introduction

1. En raison de problèmes de santé, M^me^ Alina Juliana a cessé de conduire sa voiture et elle l'a laissée dans sa cour. Elle n'a conclu aucun contrat d'assurance en responsabilité civile. Son fils a pris les clés de la voiture sans son autorisation et l'a sortie de la cour. Alors qu'il se trouvait sur la voie publique, il a perdu le contrôle du véhicule. Deux passagers et lui-même ont été tués dans l'accident.

2. L'organisme national compétent pour réparer les dommages, le Fundo de Garantia Automóvel (ci-après le « fonds de garantie automobile »), a procédé à l'indemnisation. Le fonds de garantie automobile a ensuite cherché à récupérer cet argent auprès de M^me^ A. Juliana, propriétaire de la voiture. Dans son mémoire en défense, M^me^ A. Juliana a affirmé qu'elle n'avait pas l'obligation d'assurer le véhicule, dès lors que, bien qu'elle en soit la propriétaire, elle l'avait retiré de la circulation et n'avait aucune intention de le conduire. Le fonds affirme qu'il existait une obligation d'assurance, dans la mesure où le véhicule était en état de rouler.

3. Dans le contexte de ce litige et à la lumière des directives relatives aux véhicules automoteurs 72/166/CEE [2] et 84/5/CEE [3], le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal) demande premièrement si, dans de telles circonstances, le propriétaire du véhicule est tenu de l'assurer. Deuxièmement, la juridiction de renvoi demande si le fonds de garantie automobile dispose d'un droit de subrogation à l'encontre du propriétaire, même si ce dernier n'est pas responsable de l'accident.

1 Langue originale : l'anglais.

2 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), telle que modifiée (ci-après la « directive 72/166 »).

3 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), telle que modifiée (ci-après la « directive 84/5 »).

II. Le cadre juridique

A. Le droit de l'Union

1. La directive 72/166

4. Les articles 1er et 3 de la directive 72/166 disposent :

« Article premier

Au sens de la présente directive, il faut entendre 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 ;

[…]

4. territoire où le véhicule a son stationnement habituel :

– territoire de l'État dont le véhicule porte une plaque d'immatriculation, que celle-ci soit permanente ou temporaire, ou

– dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurance ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'État où cette plaque ou signe sont délivrés, ou

– dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'État du domicile du détenteur, ou

– dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'État dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre conformément à l'article 2, paragraphe 2, premier tiret, de la présente directive ou à l'article 1er, paragraphe 4, de la deuxième directive 84/5/CEE [...]

[…]

Article 3

1. Chaque 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.

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,

– les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des États membres pendant le trajet reliant directement deux territoires où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable, lorsqu'il n'existe pas de bureau national d'assurance pour le territoire parcouru ; dans ce cas, les dommages sont couverts selon la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'État membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel. »

2. La directive 84/5

5. L'article 1er et l'article 2 de la directive 84/5 disposent :

« Article premier

1. L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1 de la directive 72/166/CEE couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.

[…]

4. Chaque État membre crée ou agrée un organisme ayant pour mission de réparer, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée au paragraphe 1.

Le premier alinéa ne porte pas atteinte au droit des États membres de donner ou non à l'intervention de l'organisme un caractère subsidiaire, ainsi qu'à celui de réglementer les recours entre cet organisme et le ou les responsables du sinistre et d'autres assureurs ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la victime pour le même sinistre. Toutefois, les États membres ne peuvent pas autoriser l'organisme à subordonner son intervention à la condition que la victime établisse, d'une quelconque manière, que la personne responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer.

[…]

Article 2

1. 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 directive 72/166/CEE, 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 directive 72/166/CEE, 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.

Les États membres ont la faculté – pour les sinistres survenus sur leur territoire – de ne pas appliquer la disposition du premier alinéa si et dans la mesure où la victime peut obtenir l'indemnisation de son préjudice d'un organisme de sécurité sociale.

2. Dans le cas de véhicules volés ou obtenus par la violence, les États membres peuvent prévoir que l'organisme prévu à l'article 1er, paragraphe 4, interviendra en lieu et place de l'assureur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ; lorsque le véhicule a son stationnement habituel dans un autre État membre, cet organisme n'aura de possibilité de recours contre aucun organisme dans cet État membre.

Les États membres qui, pour le cas de véhicules volés ou obtenus par la violence, prévoient l'intervention de l'organisme visé à l'article 1er, paragraphe 4, peuvent fixer pour les dommages matériels une franchise, opposable à la victime, ne dépassant pas 250 Écus. »

B. Le droit portugais

1. Le décret-loi nº 522

6. En vertu de la décision de renvoi, à la date de l'accident, c'est le Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (décret-loi nº 522/85 relatif à l'assurance obligatoire en responsabilité civile automobile), du 31 décembre 1985, qui était en vigueur au Portugal (ci-après : « le décret-loi nº 522/85 »). Le décret-loi nº 522/85 dispose :

Article 1er, paragraphe 1 : « [t]oute personne pouvant être civilement responsable de la réparation d'un préjudice patrimonial ou extrapatrimonial découlant de lésions corporelles ou matérielles causées à un tiers par un véhicule terrestre à moteur, […], est tenue, pour que ce véhicule puisse circuler, d'être couverte, […] par une assurance garantissant cette responsabilité ».

Article 2 : « [l]'obligation d'assurance repose sur le propriétaire du véhicule, sauf dans les cas […] »

7. L'article 8, paragraphes 1 et 2, du décret-loi nº 522/85 dispose que « [l]e contrat garantit la responsabilité civile du preneur d'assurance, des personnes soumises à l'obligation de s'assurer visée à l'article 2, et des détenteurs et conducteurs légitimes du véhicule » et qu'il garantit également « la réparation due par les auteurs de vol simple, de vol aggravé, de délit d'usage illégitime de véhicules à moteurs ou d'accidents de la circulation provoqués intentionnellement »

8. En vertu de l'article 21, il appartient au fonds de « [p]rocéder, aux termes du présent chapitre, aux indemnisations découlant des accidents causés par des véhicules soumis à l'assurance obligatoire, immatriculés au Portugal »

9. Enfin, l'article 25, paragraphes 1 et 3, dispose qu'« [a]près avoir procédé à l'indemnisation, le fonds de garantie automobile est subrogé dans les droits de la victime, et il a également le droit aux intérêts de retards légaux et au remboursement des frais engagés au titre de la constatation et du recouvrement [des créances] » et que « toute personne qui, étant soumise à l'obligation d'assurance, n'a pas conclu de contrat à ce titre, pourra être attraite devant les tribunaux par le fonds de garantie automobile en vertu du paragraphe 1, lequel fonds bénéficie du droit de recours contre les autres responsables de l'accident, le cas échéant, pour les montants qu'il a dû payer ».

2. Le code civil

10. L'article 503, paragraphe 1, du code civil portugais dispose :

« Toute personne ayant la direction et l'usage d'un véhicule terrestre à moteur pour ses propres besoins, même si elle a transféré la garde à un préposé, est responsable des dommages découlant des risques propres au véhicule, que celui-ci soit en circulation ou non. »

III. Les faits, la procédure et les questions préjudicielles

11. En raison de problèmes de santé, M^me^ A. Juliana a cessé de conduire sa voiture et elle l'a laissée dans sa cour. Elle n'a conclu aucun contrat d'assurance en responsabilité civile.

12. Le 18 ou le 19 novembre 2006, son fils a pris les clefs du véhicule dans un tiroir de sa chambre, sans son autorisation et à son insu, et il a sorti la voiture de la cour.

13. Le 19 novembre 2006, il a perdu le contrôle de la voiture alors qu'il la conduisait sur la voie publique. L'accident a entraîné sa mort et celle de deux passagers.

14. Le fonds a procédé à l'indemnisation des familles des victimes de l'accident. En tant que créancier titulaire d'un droit de subrogation, le fonds a ensuite demandé la condamnation de M^me^ A. Juliana en tant que propriétaire de la voiture (« la première défenderesse ») et de M^me^ Cristiana Juliana, la fille et héritière du conducteur décédé (« la deuxième défenderesse »), au paiement de l'indemnisation qu'il avait versée, assortie des intérêts.

15. La juridiction de première instance a partiellement fait droit au recours introduit par le fonds, tout en soutenant que l'absence d'intention de la part de la propriétaire de conduire le véhicule et le fait que l'accident ait eu lieu sans que celle-ci puisse se voir imputer la responsabilité du sinistre n'excluaient pas le caractère obligatoire de la conclusion du contrat d'assurance. Elle a considéré que le contrat d'assurance avait pour objectif de garantir le paiement d'indemnités aux victimes même en cas de vol du véhicule.

16. La première défenderesse, M^me^ A. Juliana, a fait appel devant le Tribunal da Relação (cour d'appel, Portugal). Ce dernier a estimé qu'elle n'avait pas d'obligation de conclure un contrat d'assurance et qu'elle n'était pas responsable de l'accident. Il a par conséquent annulé le jugement et a considéré qu'elle n'était pas responsable dans le cadre de l'appel pendant devant lui.

17. Le fonds a formé un pourvoi sur un point de droit devant le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême), qui a sursis à statuer et a posé à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'article 3 de la [première] directive [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] (en vigueur à la date de l'accident) doit-il être interprété en ce sens que la conclusion d'un contrat d'assurance en responsabilité civile des véhicules à moteur est obligatoire même dans une situation où le véhicule, par choix du propriétaire, se trouve immobilisé sur un terrain privé, hors de la voie publique ?

ou

[doit-il être interprété en ce sens que] sans préjudice de la responsabilité que le fonds de garantie automobile assume à l'égard des tiers victimes, notamment en cas de délit d'usage illégitime de véhicules à moteur, le propriétaire du véhicule n'a pas dans ces circonstances l'obligation de conclure un contrat d'assurance ?

2) L'article 1er, paragraphe 4, de la [deuxième] directive [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] (en vigueur à la date de l'accident) doit-il être interprété en ce sens que le fonds de garantie automobile, lequel, en l'absence de contrat d'assurance en responsabilité civile, a effectué le paiement de l'indemnisation aux tiers victimes d'un accident de la circulation causé par un véhicule à moteur qui, sans que le propriétaire le sache ni l'ait autorisé, a été pris du terrain privé où il se trouvait immobilisé, a le droit de subrogation à l'encontre du propriétaire du véhicule, indépendamment de la responsabilité de celui-ci dans l'accident ?

ou

doit-il être interprété en ce sens que la subrogation du fonds de garantie automobile à l'encontre du propriétaire dépend de la vérification des conditions permettant d'engager la responsabilité civile, notamment du fait que, à la date de l'accident, le propriétaire avait la direction effective du véhicule ? »

18. Des observations écrites ont été déposées par les gouvernements portugais et allemand, l'Irlande, les gouvernements espagnol, italien, letton et du Royaume-Uni, ainsi que par la Commission européenne. Ces parties intervenantes, à l'exception du gouvernement italien, ont également été entendues en leurs plaidoiries lors de l'audience du 30 janvier 2018.

IV. Appréciation

A. Remarques préalables

1. De la responsabilité de l'accident et de l'obligation d'assurance

19. En interrogeant la juridiction de renvoi, il est important d'avoir à l'esprit la différence entre : i) la responsabilité du fait de l'accident, et ii) l'obligation d'assurance.

20. Il a été confirmé par le gouvernement portugais lors de l'audience que Mme C. Juliana, la deuxième défenderesse, est poursuivie en tant qu'héritière du conducteur décédé, qui était directement impliqué dans l'accident. La responsabilité de la deuxième défenderesse dépend donc de la question de savoir si son père est responsable de l'accident [option i)].

21. Le cas de Mme A. Juliana, la première défenderesse, est différent, dès lors qu'elle est poursuivie en tant que propriétaire du véhicule, sur la base d'une prétendue violation de son obligation d'assurer celui-ci [option ii)]. Je constate ainsi que si Mme A. Juliana n'avait pas d'obligation d'assurance, elle ne pourrait pas être considérée comme responsable, de sorte que les poursuites contre elles devraient être abandonnées.

22. Pour cette raison, il est nécessaire de traiter en détail la première question posée par la juridiction de renvoi, relative à l'obligation d'assurance, spécifiquement en ce qui concerne Mme A. Juliana. Il est ensuite nécessaire d'examiner la portée de la notion de « circulation de véhicules », prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, et le commencement et la fin de l'obligation d'assurance (B).

23. Si M^me^ A. Juliana avait effectivement une obligation d'assurance, cela soulève un deuxième problème, celui de savoir si, en droit de l'Union, elle *aurait pu* être considérée comme responsable, étant donné qu'elle n'était pas effectivement impliquée dans l'accident. Ce point est traité dans le contexte de la deuxième question préjudicielle posée par la juridiction de renvoi (C).

2. Sur qui repose l'obligation d'assurance ?

24. Pour être clair, les présentes conclusions se limiteront à examiner la question de l'*existence* d'une obligation d'assurer la voiture lorsqu'elle était stationnée dans la cour, et non celle du débiteur de l'obligation. Lorsque je fais référence, par exemple dans les points précédents, à la obligation potentielle pour M^me^ A. Juliana d'assurer son véhicule, c'est parce que la juridiction de renvoi déclare dans la demande de décision préjudicielle que, *s'il* existait une obligation d'assurer la voiture stationnée, elle reposerait sur elle en droit national en tant que propriétaire, et conduirait potentiellement à sa responsabilité extracontractuelle.

25. En effet, la directive 72/166 ne précise pas à qui les États membres doivent imposer l'obligation d'assurance. Il s'agit d'une question de droit national. Cela n'a en l'espèce été contesté par aucune des parties.

26. Il est vrai que, dans l'arrêt Csonka e.a., la Cour a fait référence à l'obligation d'assurance reposant sur « tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule» [4]. Toutefois, je ne considère pas que la Cour ait voulu, en utilisant ce langage plutôt ouvert, confirmer que la directive 72/166 fait reposer l'obligation sur quiconque en particulier. Selon moi, cela découle clairement du contexte de référence dans cette affaire, qui n'a absolument pas été centré sur l'identité des personnes sur lesquelles repose l'obligation.

27. Au lieu de chercher à garantir qu'une personne *en particulier* soit responsable, l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, vise à garantir que tous les véhicules qui sont en circulation soient assurés, de sorte qu'en cas d'accident, la victime soit en mesure de se retourner sans difficulté contre une entité (solvable [5]) pour être indemnisée [6].

B. La première question préjudicielle

28. Par sa première question, la juridiction nationale demande essentiellement si, en vertu de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, il existe une obligation de conclure un contrat d'assurance pour un véhicule même si le propriétaire l'a retiré de la circulation et qu'il ne le conduit pas ou n'a pas l'intention de le faire. La juridiction de renvoi demande également si le fait que le fonds soit responsable pour indemniser les victimes est pertinent aux fins des obligations du propriétaire à cet égard.

29. Selon moi, dans des cas tels que celui de l'espèce, il existe une obligation d'assurance.

30. Pour répondre à la première question de la juridiction de renvoi, je commencerai par quelques observations sur le lien existant entre l'obligation d'assurance prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166 et l'intervention de l'organisme d'indemnisation telle que prévue à l'article 1^er^, paragraphe 4, de la directive 84/5 (1). Je poursuivrai en rappelant la jurisprudence la plus significative

4 Arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a. (C-409/11, EU:C:2013:512, points 28 et 31).

5 Particulièrement dans les cas de blessures graves ou de décès, la possibilité que la personne responsable de l'accident soit capable d'indemniser totalement la victime est fortement réduite. Bien qu'il soit possible que la compagnie d'assurances soit insolvable, comme cela a été le cas dans l'arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a. (C-409/11, EU:C:2013:512), cela est en principe rare.

6 La même logique sous-tend l'article 4 de la directive 72/166 et l'article 1^er^, paragraphe 4, de la directive 84/5. Celui-ci prévoit la création d'un organisme chargé de réparer les dommages en cas d'absence d'assurance du véhicule ayant causé l'accident. Celui-là permet aux États membres de déroger à l'obligation d'assurance, en leur imposant toutefois dans ce cas de désigner l'autorité ou l'organisme qui devra alors indemniser les victimes des accidents causés par des véhicules bénéficiant de telles dérogations.

en relation avec la notion clé de « circulation de véhicules » (2). J'évoquerai ensuite la question de savoir si la « circulation de véhicules » et l'obligation d'assurance doivent être définies ex ante ou ex post (3), puis j'examinerai de manière plus détaillée la notion de « circulation de véhicules » (4) ainsi que le commencement et la fin de l'obligation d'assurance (5). Enfin, j'examinerai l'application de ces constatations à l'espèce (6).

1. Le lien existant entre l'obligation d'assurance et l'intervention de l'organisme d'indemnisation

31. L'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, prévoit l'obligation générale pour les États membres de garantir que les véhicules soient assurés. L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5, impose à l'organisme d'indemnisation d'intervenir lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été remplie.

32. À cet égard, je fais les observations suivantes.

33. Premièrement, en vertu de la directive 84/5, l'organisme d'indemnisation ne saurait être considéré comme « un système de garantie de l'assurance de responsabilité civile relative à la circulation des véhicules, mais [il] est destiné à ne produire des effets que dans des circonstances spécifiques clairement identifiées ». Il intervient en tant que « mesure de dernier recours » pour pallier les situations dans lesquelles des dommages sont causés par un véhicule non assuré, en raison d'une « défaillance dans le système [d'assurance] que l'État membre était tenu de mettre en place» [7].

34. Deuxièmement, si la situation ne relève pas de l'obligation d'assurance telle que définie à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, l'organisme d'indemnisation ne sera pas tenu de fournir un filet de sécurité en vertu de l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5. En d'autres termes, la portée potentielle de l'intervention de l'organisme d'indemnisation coïncide avec l'obligation d'assurance [8] En principe, les États membres peuvent « surtransposer » la directive 84/5 et prévoir que l'organisme d'indemnisation intervienne également dans d'autres situations. Toutefois, il ne s'agit pas d'une obligation en vertu du droit de l'Union.

35. Il découle des points qui précèdent que la directive 72/166 et la directive 84/5 font la distinction entre, d'une part, la grande majorité des situations, dans lesquelles un « particulier », au moyen de la conclusion d'un contrat d'assurance, doit assumer le coût du risque associé à la « circulation de véhicules » et, d'autre part, les situations marginales/résiduelles, dans lesquels le coût de ce risque est assumé par la société au sens large [9], c'est-à-dire par l'intervention de l'organisme d'indemnisation. Toutefois, dans la mesure où *il n'existe aucune obligation d'assurance*, fondamentalement, le risque pourrait finir par être assumé par la victime de l'accident, notamment lorsque, en raison de l'importance des conséquences de l'accident, le montant de l'indemnisation est considérable, ou lorsque la victime ne peut pas obtenir une indemnisation adéquate en raison de l'insolvabilité de la personne responsable de l'accident.

7 Arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a. (C-409/11, EU:C:2013:512, points 30 et 32). Il est évident que l'organisme de réparation « garantit », d'une certaine manière, la réparation dans certaines situations spécifiques clairement identifiées. En effet, au niveau national, les organismes de réparation peuvent être appelés « fonds de garantie », comme c'est par exemple le cas au Portugal – « Fundo de Garantia Automóvel ». Lorsque la Cour déclare que l'organisme de réparation ne constitue pas « un système de garantie », je comprends qu'elle veut essentiellement dire que cet organisme n'est pas là pour agir en général et donc *remplacer* effectivement l'obligation d'assurer.

8 En outre, l'organisme d'indemnisation dit intervenir dans d'autres situations spécifiques. Ainsi, par exemple, l'article 1er, paragraphe 4, dispose qu'il doit également intervenir lorsque le véhicule est non identifié.

9 En fonction du système de financement de l'organisme d'indemnisation, le groupe finançant le coût du risque dans ces cas pouvant être plus ou moins grand (par exemple, si l'organisme est financé par l'impôt, par opposition à un financement par les primes d'assurance des particuliers).

36. Il découle en pratique de ce qui précède que les deux dispositions sont inextricablement liées et doivent être lues conjointement : plus l'interprétation de la portée de l'obligation d'assurance prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, est stricte, moins le filet de sécurité fourni à la victime par l'organisme d'indemnisation en vertu de l'article 1, paragraphe 4, de la directive 84/5 sera grand [10].

37. Dans les sections suivantes, j'étudierai plus en détail la portée de l'obligation d'assurance en commençant par un aperçu de la jurisprudence existante en ce qui concerne la notion clé de « circulation de véhicules ».

2. La « circulation de véhicules » : les arrêts Vnuk, Andrade et Torreiro

38. Vnuk [11], Andrade [12] et Torreiro [13] sont les principaux arrêts pertinents aux fins de la notion de « circulation de véhicules ». J'évoquerai ci-dessous chacun d'entre eux et je résumerai la définition de ladite notion qui ressort de ces arrêts.

a) L'arrêt Vnuk

39. Dans l'arrêt Vnuk [14] la Cour a évalué si la manœuvre effectuée par un tracteur dans la cour d'une ferme, afin d'entreposer la remorque attachée à ce tracteur dans une grange, relevait de la notion de « circulation de véhicules » au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.

40. Compte tenu des différences significatives qui existent entre les versions linguistiques en ce qui concerne l'expression « circulation de véhicules », la Cour a pris en compte le système général et l'objet de la législation de l'Union européenne relative à l'assurance obligatoire. Elle a évoqué le « double objectif » de protection des victimes des accidents et de libre circulation des personnes [15]. La Cour a en outre traité de la protection des victimes, objectif qui a « constamment été poursuivi et renforcé» [16]. Notamment, à la lumière de cet objectif, elle a soutenu qu'« il ne saurait être considéré que le législateur de l'Union a souhaité exclure de la protection accordée par ces directives les personnes lésées par un accident causé par un véhicule à l'occasion de son utilisation, dès lors que celle-ci est *conforme à la fonction habituelle* de ce véhicule» [17].

41. La Cour a donc considéré que la manœuvre en question relevait de la notion de « circulation de véhicules ».

b) L'arrêt Andrade

42. Dans l'affaire Andrade [18], un tracteur à l'arrêt, dont le moteur était en marche en vue d'actionner la pompe servant à la pulvérisation d'herbicide sur les plants d'une vigne, est tombé des terrasses et s'est renversé à cause d'un glissement de terrain, tuant une ouvrière agricole. La juridiction nationale a demandé si une telle situation relevait de la notion de « circulation de véhicules » en vertu de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.

10 Voir en ce sens arrêt du 11 juillet 2013, Csonka e.a. (C-409/11, EU:C:2013:512). Dans cette affaire, l'assureur était insolvable. Toutefois, l'organisme national de garantie n'avait pas l'obligation d'intervenir parce que l'obligation d'assurance avait effectivement été respectée.

11 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146)

12 Arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

13 Arrêt du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

14 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

15 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 49).

16 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 52, voir également points 50 et 53 à 55).

17 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 56). C'est nous qui soulignons.

18 Arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

43. La Cour a commencé par rappeler les constatations effectuées dans l'arrêt Vnuk [19]. Elle a poursuivi en observant que le tracteur avait une double fonction : une « utilisation habituelle comme moyen de transport » et « dans certaines circonstances, comme [une] machine de travail ». Dans cet arrêt, la Cour a déclaré qu'« il importe de déterminer si, *lors de la survenance de l'accident* […], ce véhicule était principalement utilisé en tant que moyen de transport, auquel cas cette utilisation est susceptible de relever de la notion de "circulation de véhicules", au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, ou en tant que machine de travail, auquel cas l'utilisation en cause n'est pas de nature à relever de cette même notion» [20].

44. Dans la mesure où, dans cette affaire en particulier, lors de l'accident, le tracteur était utilisé principalement en tant que machine de travail, les circonstances de l'affaire étaient exclues de la notion de « circulation de véhicules ».

c) L'arrêt Torreiro

45. M. Núñez Torreiro participait à des exercices militaires nocturnes lorsque le véhicule militaire tout terrain à roues de type « Anibal », dans lequel il se trouvait en tant que passager, s'est renversé. Ce véhicule ne se déplaçait *ni sur la voie publique* ni même sur une zone dédiée aux véhicules à roues, mais plutôt sur une zone réservée aux exercices militaires, pour les véhicules à chenilles [21].

46. La Cour a soutenu qu'une telle situation relevait de la notion de « circulation de véhicules ». Elle a en substance repris les constatations qu'elle avait effectuées dans les arrêts Vnuk [22] et Andrade [23], avant de déclarer que le fait que le véhicule circule dans le cadre de manœuvres militaires, dans une zone qui n'était pas adaptée à la circulation de véhicules à roues, n'était pas de nature à influer sur cette conclusion.

d) Résumé intermédiaire

47. Sur la base des arrêts qui précèdent, la définition de base de l'expression « circulation de véhicules » est à première vue plutôt large. Elle couvre des usages qui correspondent à une utilisation normale (en tant que moyen de transport) (arrêt Vnuk), indépendamment de l'endroit précis où ils sont utilisés (arrêt Torreiro) mais à l'exclusion des situations dans lesquelles l'usage principal lors de l'accident est autre que celui d'un moyen de transport (arrêt Andrade).

48. Je considérerai dans la section suivante le lien existant entre la « circulation de véhicules » et l'obligation d'assurance, et le moment où chacune de ces notions peut et doit être identifiable.

3. La « circulation de véhicules » et l'obligation d'assurance : ex ante ou ex post ?

49. En vertu de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, l'obligation d'assurance s'étend à « la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ».

19 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

20 Arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, point 40). C'est nous qui soulignons.

21 Arrêt du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

22 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146).

23 Arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

50. La définition de « circulation de véhicules » donnée dans les arrêts Vnuk, Andrade et Torreiro était centrée sur l'activité dans laquelle il était engagé ou sur le mode dans lequel il fonctionnait « *lors de l'accident* »: effectuer une marche arrière avec une remorque ; fonctionner en tant que machine ; circuler sur un terrain (in)adapté [24].

51. Il pourrait être déduit de cela que, lorsqu'un accident a déjà eu lieu, l'existence d'une obligation d'assurance devrait être appréciée par rapport aux circonstances spécifiques de l'accident. En d'autres termes, la question de savoir s'il existait une obligation d'assurance serait appréciée après l'événement (ex post facto).

52. En l'espèce, cela signifierait donc que, dans la mesure où l'accident a eu lieu alors que le véhicule circulait sur la voie publique (ce qui apparaîtrait comme étant l'utilisation normale du véhicule), il existait certainement une obligation d'assurer le véhicule *à ce moment-là*. Toutefois, cela ne répond pas à la question de savoir s'il existait une obligation d'assurance lorsque le véhicule était stationné dans la cour de M[me] A. Juliana. Il s'agit du cœur de la première question posée par la juridiction de renvoi, et, ainsi que je l'entends, c'est un point clé aux fins de la question de savoir si elle peut être considérée comme responsable en l'espèce.

53. En outre, bien que j'admette qu'en l'espèce, il existait indéniablement une obligation d'assurance lors de l'accident, je ne considère pas que les trois arrêts rendus dans les affaires Vnuk, Andrade et Torreiro devraient être lus comme signifiant généralement que l'obligation d'assurance doit être appréciée ex post facto.

54. Il doit être possible de définir la notion de « circulation de véhicules » et la portée de l'obligation d'assurance *ex ante*. C'est le cas surtout pour des raisons de sécurité juridique. Les véhicules ne peuvent entrer et sortir de l'obligation générale d'assurance selon les activités dans lesquelles ils sont engagés, ou selon le mode dans lequel ils fonctionnent à un moment donné. L'existence de l'obligation ne saurait dépendre uniquement du raisonnement rétrospectif découlant des circonstances de l'accident.

55. Dans les arrêts Vnuk, Andrade et Torreiro, la Cour a pris en compte l'activité des véhicules à un moment donné parce que cela était nécessaire pour que la juridiction nationale détermine la *responsabilité*. Il convient de souligner que, dans toutes ces affaires, les véhicules impliqués dans les accidents étaient assurés [25]. Je constate que le fait qu'il existait une obligation générale d'assurance n'était pas contesté. La question pertinente à laquelle les juridictions nationales devaient répondre dans ces affaires était plutôt celle de savoir si les accidents *relevaient du champ du contrat d'assurance*, ce qui aurait entraîné l'obligation pour les compagnies d'assurances de payer, dès lors que toutes les parties contestaient leur responsabilité sur la base du fait que les accidents eux-mêmes n'impliquaient pas la « circulation de véhicules » dans les circonstances spécifiques de l'accident.

56. En l'espèce, la question est en revanche assez différente. Elle est posée à un niveau plus général et abstrait : est-ce qu'une obligation d'assurance découle *généralement* du type d'usage fait de ce véhicule en l'espèce ?

24 Arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, point 40). Voir également arrêts du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 59), et du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, point 32).

25 Arrêts du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 19) ; du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, point 12), et du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, point 11).

57. À titre d'exemple, le fait de conduire une voiture pour aller au travail et en revenir chaque jour relève clairement de la notion de « circulation de véhicules ». Il existe une obligation de conclure une assurance en responsabilité civile. Cette obligation prend-elle techniquement fin lorsque la voiture est stationnée dans un garage (privé) le soir et que son moteur est éteint, pour ne renaître que le lendemain matin lorsque la clé sera tournée dans le contact et que la voiture sera conduite une nouvelle fois sur la voie publique ?

58. Je considère que ce n'est clairement pas le cas. L'activité pour laquelle un véhicule est utilisé ou le mode dans lequel il fonctionne à n'importe quel moment varie. Cela ne saurait être le cas de l'obligation générale d'assurance *qui exige un commencement et une fin clairs dans le temps* et un certain degré logique de continuité et de prévisibilité.

59. Il est concevable que, entre ces deux moments, le véhicule puisse être utilisé d'une manière qui ne constitue pas une « circulation » au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166. C'est en effet ce qui s'est passé dans l'affaire Andrade. En *général*, il est probable que le tracteur dans cette affaire était utilisé d'une manière qui relevait de la notion de « circulation de véhicules » et qu'il était assuré. Au moment *spécifique* de l'accident, toutefois, il était utilisé comme une machine, ce qui ne constituait pas un cas de « circulation de véhicules ». Cependant, l'obligation d'assurance n'était théoriquement pas suspendue durant les minutes ou les heures pendant lesquelles le tracteur était utilisé comme une machine.

60. Il s'ensuit que, bien que la notion de « *circulation de véhicules* » soit centrale pour définir la portée de *l'obligation d'assurance*, les deux notions ne sont pas identiques. Compte tenu de ces différences, j'examinerai plus précisément dans les sections suivantes la notion de « circulation de véhicules » et le commencement et la fin de l'obligation d'assurance.

4. La définition de la notion de « circulation de véhicules »

61. Dès lors que la notion de « circulation de véhicules » inclut la notion de « véhicules », qui est définie séparément dans la directive 72/166, je commencerai par examiner celle-ci (a), puis je poursuivrai avec la notion de « circulation » (de véhicules) dans ses différents contextes (b).

a) Véhicule

62. La définition de « véhicules » en vertu de l'article 1er, paragraphe 1, de la directive 72/166, est limitée aux véhicules automoteurs « destinés à circuler ».

63. J'estime qu'il est clair que le terme « destiné » dans ce contexte ne saurait faire référence à la volonté individuelle et subjective du propriétaire ou de toute autre personne ayant le contrôle du véhicule. Il ne saurait pas non plus faire référence à ce qui est fait avec le véhicule à un moment en particulier.

64. L'expression « destiné à circuler » contenue dans la définition de « véhicules » doit plutôt, logiquement, faire référence à la *destination objective* du véhicule. Cela est confirmé par d'autres versions linguistiques de la directive, dans lesquelles est utilisé un vocabulaire plutôt neutre[26]. En outre, je partage l'avis de la Commission, selon laquelle faire dépendre la définition du véhicule de la

26 Par exemple en tchèque : se « určený k » ; en néerlandais : « bestemt » ; en français : « destiné à » ; en allemand : « bestimmt » ; en italien : « destinato a » ; en espagnol : « destinado a » ; ou en portugais : « destinado a ».

volonté subjective de son propriétaire à un moment donné entraînerait une intolérable insécurité juridique. Enfin, cette interprétation est également confirmée par l'arrêt Vnuk, dans lequel il est affirmé que la définition de « véhicule » est indépendante de l'usage qui est fait ou qui « *peut être fait* » du véhicule en cause [27].

65. Par conséquent, et contrairement à la position présentée notamment par l'Irlande dans ses observations écrites, le fait que le propriétaire n'utilise pas le véhicule pour circuler à un moment donné (et n'ait pas l'intention de le faire), n'empêche pas celui-ci d'être un « véhicule » au sens de la directive 72/166, pour lequel une obligation d'assurance est susceptible d'exister. Au contraire, la notion de « véhicule » doit être objective et « stable » (dans le sens de continue pendant une période de temps raisonnable).

b) Circulation

66. La « circulation de véhicules » au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, constitue une notion autonome de droit de l'Union qui doit être interprétée à la lumière du contexte de cette disposition et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie [28].

67. Ainsi que cela a déjà été souligné par la Cour [29], l'expression « circulation de véhicules » est traduite de manières plutôt différentes dans les diverses versions linguistiques officielles. Cela souligne la nécessité d'interpréter la notion à la lumière du « double objectif de protection des victimes d'accidents causés par un véhicule automoteur et de libéralisation de la circulation des personnes et des marchandises » poursuivi par la directive [30]. À cet égard, la Cour a en outre souligné la protection toujours renforcée qui est accordée aux victimes des accidents causés par des véhicules depuis l'adoption de la directive 72/166 [31].

68. Les considérations qui précèdent ont conduit la Cour à adopter dans sa jurisprudence une interprétation large de la notion de « circulation de véhicules » qui « couvre toute utilisation d'un véhicule qui est conforme à la fonction habituelle de ce véhicule» [32].

69. Je souhaite ajouter les observations suivantes à cet égard, en ce qui concerne la portée territoriale et matérielle de cette définition.

i) La portée territoriale de la notion de « circulation de véhicules »

70. La notion de « circulation de véhicules » n'est pas limitée à la circulation dans un lieu particulier ou sur un sol ou un territoire particulier. Elle n'est « pas limitée aux situations de circulation routière, c'est-à-dire à la circulation sur la voie publique» [33]. Dans leurs observations écrites, l'Irlande et le gouvernement du Royaume-Uni ont plaidé en faveur d'une approche de la notion de « circulation de véhicules » et de l'obligation d'assurance obligatoire qui fait la distinction entre la circulation sur la voie publique et ailleurs.

27 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 38).

28 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, points 41 et 42) ; arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, point 31), et arrêt du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, point 24).

29 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, points 43 à 45).

30 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 49).

31 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 52).

32 Arrêts du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 59) ; du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, point 34), et du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, point 28).

33 Arrêt du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, point 28).

71. Bien qu'une base contextuelle ait été proposée pour cette distinction, je considère qu'elle est plutôt faible [34]. Au contraire, il existe de nombreux écrits confirmant une lecture large de la portée territoriale de la notion de « circulation de véhicules » et de l'obligation d'assurance. À cet égard, l'article 1er de la directive 72/166 donne une définition basique du « territoire où le véhicule a son stationnement habituel » comme étant « le territoire de l'État dont le véhicule porte une plaque d'immatriculation ». La directive 72/166 cite à plusieurs reprises et de manière générale le « territoire d'un [autre] État membre » et les « véhicules automoteurs circulant sur le territoire de la Communauté ». Elle ne fait pas de distinction explicite entre (i) le sol public et privé ou (ii) les zones qui sont destinées à la circulation des véhicules à moteurs et celles qui ne le sont pas, bien que la (les) directive(s) traite(nt) de manière assez extensive leur portée territoriale.

72. En outre, une telle distinction exclurait potentiellement de l'obligation d'assurance prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, de nombreuses situations impliquant des véhicules automoteurs clairement en mesure de provoquer des accidents. Cela risquerait sérieusement de compromettre l'un des objectifs principaux de la directive 72/166, qui a été identifié ci-dessus, à savoir l'objectif de protection des victimes d'accidents causés par les véhicules automoteurs [35]. À cet égard, il pourrait tout à fait arriver que, à la lumière de la structure de la propriété foncière et du droit de propriété de certains États membres, des particuliers puissent être en mesure de faire un usage extensif de véhicules sur un sol privé. Toutefois, la possibilité pour ces véhicules de ne *jamais* circuler en dehors de ce terrain privé, sur la voie publique, et *l'absence totale* de tiers dans cette zone, de sorte qu'il n'existe simplement aucun risque d'accident, semble être un scénario plutôt improbable et irréaliste. Selon moi, ce n'est pas un scénario qui justifie que l'on essaye de constater l'existence de limitations à la notion de « circulation de véhicules », sans une solide base textuelle pour ce faire et à l'encontre de la logique et de l'objectif de l'instrument législatif en question.

73. Notamment sur ces bases, je ne vois aucune raison de modifier les conclusions claires qui ont été tirées par la Cour dans la jurisprudence citée ci-dessus et de limiter la notion de « circulation de véhicules » à la circulation dans des lieux spécifiques.

ii) La portée matérielle de la notion de « circulation de véhicules »

74. Ainsi que nous l'avons déjà dit précédemment, la notion de « circulation de véhicules » « couvre tous les usages qui correspondent à une utilisation normale de ce véhicule» [36]. J'estime que « l'utilisation normale » d'un véhicule est d'être utilisé pour « circuler », en d'autres termes pour aller d'un point A à un point B [37], quel que soit le but. Cela découle plutôt clairement de la définition de « véhicule » contenue à l'article 1er, paragraphe 1, de la directive 72/166.

34 L'Irlande cite à cet égard l'article 12, paragraphe 3, et l'article 23, paragraphe 5, de la « directive codifiée » 2009/103, qui mentionnent les risques pour les « autres usagers de la route non motorisés » et dans le cadre des « accidents de la circulation » [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 du 7.10.2009, p. 11)]. En ce qui concerne l'article 12, paragraphe 3, je note que l'article 12 est intitulé « catégories spécifiques de victimes ». L'article 12, paragraphe 1, fait référence à l'assurance en ce qui concerne les dommages corporels des passagers, sans faire aucune référence aux « routes ». Si une limitation aussi importante était entendue à l'article 12, paragraphe 3, elle apparaîtrait aussi logiquement à l'article 12, paragraphe 1. L'article 23, paragraphe 5, concerne la logistique de recouvrement (organismes d'information) et ne devrait par conséquent pas être utilisé pour constater l'existence d'importantes limitations à la portée de l'obligation d'assurance elle-même. En outre, aucune disposition équivalente à article 12, paragraphe 3, et à l'article 23, paragraphe 5, n'existe dans les directives 72/166 et 84/5.

35 Voir point 67 des présentes conclusions. Dans la mesure où l'Irlande et le gouvernement du Royaume-Uni s'appuient sur les objectifs de libre circulation contenus dans les directives 72/166 et 84/5, je note que la Cour fait clairement référence, par exemple dans son arrêt Vnuk, au « double objectif » ces directives et qu'elle donne en effet plus d'importance à l'objectif de protection renforcée des victimes [arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, points 49 et suivants)].

36 Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146, point 59) ; du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908, point 34), et du 20 décembre 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007, point 28).

37 Ainsi, cela exclut le célèbre *effet Holtzman*, qui permettait de plier l'espace pour « se déplacer sans bouger » dans le roman de Frank Herbert, *Dune* (première édition Chilton Books, Philadelphie, 1965). Toutefois, on peut raisonnablement supposer que même si l'*effet Holtzman* était effectivement mis en pratique, il serait utilisé pour d'autres types de véhicules que ceux « destiné[s] à circuler sur le sol et qui peu[vent] être actionné[s] par une force mécanique, sans être lié[s] à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées », au sens de l'article 1er, paragraphe 1, de la directive 72/166.

75. À cet égard, il est vrai que la Cour a considéré, notamment dans son arrêt Andrade, que l'utilisation normale d'un véhicule était de servir de moyen de « transport ». Toutefois, j'estime que par l'emploi de ce terme, la Cour souhaitait faire référence à une utilisation de « transport » distincte et logiquement plus restreinte que celle de « circuler» [38]. Il me semble plutôt que la Cour a cherché à faire une distinction entre l'utilisation d'un véhicule en tant que machine et une utilisation normale de celui-ci. Selon moi, à la lumière de l'article 1er, paragraphe 1, de la directive 72/166, une définition plus précise de « l'utilisation normale » d'un véhicule est que ce véhicule soit utilisé pour « circuler ».

76. Cela étant dit, si un véhicule ne circule pas, cela ne signifie *pas* que tout ce qu'il fait est en général *exclu* de la notion de « circulation de véhicules ». La jurisprudence de la Cour indique plutôt que tout usage d'un véhicule qui est « cohérent » avec son utilisation normale relève de la notion de « circulation de véhicules ». Cela inclurait en principe les situations dans lesquelles le véhicule est immobile pendant une certaine durée, sans préjudice de l'intention de son propriétaire de circuler ou non avec par la suite.

77. Si l'on se base sur l'exemple déjà donné au point 57, lorsqu'une voiture est stationnée pour la nuit et que sa propriétaire n'a aucune intention de l'utiliser avant le lendemain matin, cet état d'immobilité est totalement cohérent avec son utilisation normale. Il serait possible d'imaginer que, le matin suivant, la propriétaire prenne, de manière impulsive, un taxi pour l'aéroport au lieu de conduire sa voiture, et qu'elle passe une semaine à skier. Hélas, pendant ses vacances, elle se casse une jambe, qui sera plâtrée pendant un mois. Au cours de son arrêt maladie elle décide de vendre sa voiture, qu'elle n'utilisera en effet plus jamais.

78. Ainsi, après être rentrée du travail le dernier soir avant son départ en vacances, la propriétaire n'a en pratique plus jamais conduit la voiture. Est-ce que la « *circulation du véhicule* » ou *l'obligation d'assurance* ont cessé à un moment donné pendant ces événements et, si c'est le cas, quand est-ce arrivé ? Lorsqu'elle a éteint le moteur pour la dernière fois ? Lorsqu'elle est partie pour aller en vacances ? Lorsqu'elle s'est cassé la jambe et qu'elle était effectivement incapable de conduire ? Lorsqu'elle a décidé de vendre la voiture ? Ou à un autre moment ?

79. Selon moi, sans préjudice de tous ces (malheureux) événements, il existait toujours une obligation d'assurer la voiture. Il est vrai que, ex post facto, il peut exister des manières spécifiques d'utiliser un véhicule à un moment donné, qui peuvent être identifiées comme étant exclues de la notion de « circulation de véhicules », la responsabilité étant ainsi potentiellement rejetée pour les accidents relatifs. Cela est confirmé par l'arrêt Andrade [39].

80. Toutefois, l'identification de ces situations spécifiques de « non utilisation » après un événement (ex post facto) ne s'oppose pas à l'existence d'une obligation d'assurance plus large et générale (ex ante). Je considère plutôt que c'est l'inverse qui est en fait vrai : si un véhicule est destiné à circuler sur le sol et peut en effet le faire, l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, prévoit une obligation générale d'assurer ce véhicule. Cela ne signifie pas que, au cours de la période couverte par l'obligation d'assurance, il n'y aura pas des *cas spécifiques* dans lesquels, en raison d'un type précis d'utilisation au moment même où l'accident est survenu, la *responsabilité ne sera pas engagée* en vertu du contrat d'assurance du véhicule.

38 On pourrait affirmer que lorsqu'un véhicule se déplace, il circulera. Toutefois, l'objectif de cette circulation peut ne pas être systématiquement le transport de biens ou de personnes. Voir, pour une discussion similaire, par exemple, l'arrêt du 28 juillet 2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, points 28 à 36), portant sur la question de savoir si la prestation de services de formation au pilotage peut être considérée comme une activité de transport de personnes ou l'arrêt du 5 juillet 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, points 81 à 88), dans le cadre des vols à vide déplaçant un avion entre deux aéroports sans transporter ni passagers ni fret ni courrier. Dans ces deux affaires, il y avait circulation, mais incontestablement pas de transport (à moins bien sûr qu'il ne soit affirmé que le simple fait de déplacer un véhicule d'un point A à un point B correspond par définition au *transport de ce véhicule*).

39 Arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

81. En tout état de cause, il doit être possible de déterminer ex ante si l'on se trouve en effet dans un tel contexte de « circulation de véhicules », donnant lieu à une obligation d'assurance, *dont le commencement et la fin sont clairement et objectivement identifiables, mais qui est continue entre ces deux points*. Ni le simple fait qu'un véhicule est en pratique immobile, ni les intentions du propriétaire ou du détenteur de ne pas conduire le véhicule (en particulier si aucune disposition n'a été prise pour communiquer ces intentions aux autorités publiques et pour retirer officiellement le véhicule de la circulation) ne peuvent être utilisés pour déterminer l'existence d'un tel contexte et identifier clairement et objectivement ce commencement et cette fin.

82. En résumé, je considère que le point de départ pour établir un contexte de « circulation de véhicules » aux fins de déterminer l'existence d'une obligation d'assurance devrait être que *le véhicule est destiné à circuler sur le sol et qu'il peut effectivement le faire*. Je reviendrai plus loin sur la question de savoir avec quel niveau de précision il est nécessaire d'identifier en pratique le commencement et la fin de l'obligation d'assurance. Toutefois, avant cela, je traiterai certains des problèmes qui ont été soulevés en ce qui concerne l'interprétation prétendument trop large de la notion de « circulation de véhicules » et de l'obligation d'assurance.

iii) Les objections à l'interprétation large de la notion de « circulation de véhicules » et de l'obligation d'assurance

83. Premièrement, l'Irlande affirme notamment qu'une interprétation large de la notion de « circulation de véhicules » et de l'obligation d'assurance aurait des conséquences non désirées et inacceptables. Cela imposerait notamment, de manière injustifiée, une assurance obligatoire à un « grand nombre de personnes » qui « n'utilisent pas » leurs véhicules (pour circuler sur la voie publique) ce qui ne correspond pas aux objectifs poursuivis par la directive 72/166.

84. Je ne suis pas d'accord.

85. Les suggestions de l'Irlande relatives à la distinction potentielle entre la conduite d'un véhicule sur un terrain privé, par opposition à sa conduite sur la voie publique, ont déjà été traitées précédemment [40]. En ce qui concerne d'autres cas potentiels d'interprétation excessivement large de l'obligation d'assurance, qui affecteraient un grand nombre de personnes et auraient des conséquences non désirées et inacceptables, les arguments de l'Irlande n'ont pas vraiment été examinés.

86. En tout état de cause, ainsi que la Cour l'a déjà indiqué, l'un des deux objectifs de la directive est de protéger les victimes. L'imposition d'une obligation d'assurance étendue contribue à ce but. Dans l'alternative, au moins dans les situations d'insolvabilité de la personne responsable de l'accident, les victimes des accidents causés par des véhicules non assurés pourraient ne recevoir aucune indemnisation. Je ne vois rien dans la directive 72/166 ou ailleurs qui confirme l'idée que le législateur a voulu que le coût du risque soit réparti de cette manière par défaut. Au contraire, l'article 4 de la directive 72/166 inclut des dérogations explicites permettant de faire peser le coût du risque sur des organismes d'indemnisation dans des cas spécifiques identifiés par les États membres [41].

87. J'ajouterai que, au moins dans une certaine mesure, l'interprétation plus stricte de la notion de « circulation de véhicules » et de l'obligation d'assurance, qui était notamment défendue par l'Irlande et le gouvernement du Royaume-Uni, semble être fondée sur l'idée que les circonstances factuelles spécifiques de certaines situations impliquent une possibilité d'accident très réduite. Pour cette raison, il est conclu que l'assurance obligatoire n'est pas nécessaire dans ces situations. L'Irlande fait par exemple référence aux véhicules qui sont temporairement stockés dans un hangar ou sur un terrain privé ou présentées à la vente.

40 Points 70 à 73 des présentes conclusions.

41 Voir également point 35 des présentes conclusions.

88. J'admets que de telles situations n'impliquent pas pour le véhicule les mêmes risques que s'il était conduit sur la route quotidiennement. Toutefois la possibilité que le véhicule soit conduit, par exemple lors d'un déplacement devant l'espace d'exposition du vendeur, implique que le risque, bien qu'il soit réduit, existe toujours. Je ne vois pas en vertu de quelle interprétation juridique il serait possible de constater l'existence d'un seuil de risque dans les directives sur l'assurance des véhicules automoteurs, à travers la notion de « circulation» [42], conduisant à conclure qu'il n'existe aucune obligation d'assurance. Selon moi, c'est le secteur de l'assurance des véhicules automoteurs qui est clairement le mieux placé pour traiter de manière appropriée de ces distinctions ou, le cas échéant et dans la mesure nécessaire, la réglementation du marché de l'assurance des véhicules automoteurs. Par exemple, je constate que dans certains États membres l'obligation d'assurance est extrêmement large mais que lorsqu'un véhicule n'est en pratique pas conduit, les primes d'assurance sont par conséquent très faibles. Les compagnies d'assurance peuvent également prévoir le paiement de primes basées sur le kilométrage ou utiliser d'autres méthodes pour permettre de différencier raisonnablement les primes et faisant correspondre la portée et l'étendue de la « circulation » avec le type de risque potentiel impliqué.

89. Pour résumer, du point de vue du système, le fait que le véhicule puisse généralement être immobile pour des périodes (étendues) et, partant, que le risque soit minimal, est peut-être une bonne raison pour justifier une différence entre les primes, mais pas pour exclure totalement l'obligation d'assurance. C'est notamment le cas dès lors que, ainsi que je l'ai déjà dit ci-dessus, le fait qu'il n'y ait pas d'obligation d'assurance signifie, en principe, qu'il n'y aura pas de filet de sécurité pour l'indemnisation non plus [43].

90. Deuxièmement, l'Irlande affirme également qu'une lecture excessivement large de la notion de « circulation de véhicules » et de l'obligation d'assurance priverait le mot « circulation » de toute signification et ferait dépendre l'obligation de la simple propriété.

91. Je considère que cette crainte est également infondée.

92. Ainsi que cela été démontré dans l'arrêt Andrade [44], la notion de « circulation de véhicules » est effectivement circonscrite. En outre, alors que l'obligation d'assurance ne saurait dépendre de circonstances transitoires ou subjectives, cela ne signifie pas qu'elle dépend de la simple propriété. L'obligation est également limitée dans le temps – elle a un commencement et une fin. Je passerai maintenant à l'identification de ces limites.

5. Le commencement et la fin de l'obligation d'assurance

i) Les véhicules immatriculés et les véhicules non immatriculés

93. S'agissant « du point de départ et du point d'arrivée », l'*immatriculation* d'un véhicule dans un État membre est, selon moi, un facteur objectif clé qui doit être pris en compte aux fins d'établir s'il existe un contexte général de « circulation de véhicules » donnant naissance à une obligation d'assurance au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.

94. Deux scénarios peuvent être distingués à cet égard.

42 Par exemple, le véhicule sera rarement conduit ou seulement sur de courtes distances.

43 Voir points 34 à 36 des présentes conclusions.

44 Arrêt du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

95. Premièrement, le véhicule est et reste immatriculé dans l'État membre. Tant que le véhicule est immatriculé et qu'aucune mesure officielle n'a été prise pour suspendre cette immatriculation ou y mettre fin, il doit être considéré qu'il existe un contexte général de « circulation de véhicules » au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166, donnant naissance à une obligation d'assurance. L'immatriculation d'un véhicule est conforme (et dans la plupart des cas nécessaire) à son utilisation normale pour circuler.

96. Cela ne signifie *pas* automatiquement que, suite à l'immatriculation, tout ce qui est en pratique fait avec le véhicule relève de la « circulation », aux fins de déterminer la *responsabilité* en lien avec un événement spécifique ou avec un contrat d'assurance. Bien que la jurisprudence confirme que la notion de « circulation » est extrêmement large, elle a effectivement des limites [45].

97. Deuxièmement, il existe des situations dans lesquelles le véhicule n'est pas immatriculé dans un État membre, parce qu'il n'a pas encore été immatriculé, parce qu'il n'est plus immatriculé, ou parce que l'immatriculation a été suspendue.

98. Le fait que le véhicule relève de ce second scénario ne signifie pas nécessairement que le véhicule n'est automatiquement plus soumis à l'obligation d'assurance en vertu de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166. L'absence d'immatriculation n'est en effet pas nécessairement *incompatible* avec l'utilisation normale d'un véhicule pour circuler. En d'autres termes, des véhicules peuvent ainsi être en mesure de circuler sur le sol et être effectivement utilisés à cette fin sans être immatriculés. Cela peut être légalement, en vertu de conditions prévues par le droit national, ou illégalement, alors qu'ils devraient être immatriculés en vertu des règles nationales pertinentes mais qu'ils ne le sont pas. Dans chacune de ces situations, ces véhicules peuvent potentiellement être impliqués dans des accidents.

99. Rien dans la directive 72/166 n'indique que le législateur ait eu l'intention, en principe, de faire assumer, dans ces situations, le risque à l'organisme d'indemnisation ou encore moins aux victimes. Plus généralement, rien dans la directive 72/166 n'indique que la notion de « circulation de véhicules » soit limitée à l'utilisation de véhicules *immatriculés*. Le système de la directive 72/166 dans son ensemble, notamment l'article 1er, paragraphe 4, premier et deuxième tirets, et l'article 3, paragraphe 1, implique plutôt une obligation de garantir que la responsabilité civile pour la circulation de véhicules sur le territoire d'un État membre est également couverte par l'assurance lorsqu'ils ne sont pas immatriculés.

100. Toutefois, dans certains cas, il est possible qu'il existe une annulation de l'immatriculation (temporaire) ou une suspension de celle-ci, qui exige effectivement que le véhicule ne soit pas utilisé pour circuler, même sur de courtes distances (par exemple en pénalisant une telle circulation). Je constate qu'un système similaire existe dans certains États membres, par exemple, au cours des mois d'hiver dans le cas de véhicules qui ne sont conduits que pendant les périodes de beau temps. Je considère que dans de telles circonstances, la notion de « circulation de véhicules » est clairement et objectivement exclue, dans la mesure où elle met fin à l'obligation « ex ante » d'assurance [46].

101. Cela laisse la porte ouverte à la question de savoir si, et sous quelles autres conditions, un véhicule qui n'est *pas* immatriculé (ou dont l'immatriculation a été suspendue) peut potentiellement être exclu de l'obligation d'assurance.

45 Ainsi que cela été mis en évidence dans l'arrêt *Andrade* et discuté en détail aux points 74 à 82 des présentes conclusions.

46 Je souligne que cela ne signifie pas qu'il soit *impossible* pour le véhicule de circuler. Il peut bien sûr être volé et/ou conduit illégalement. Toutefois, dans de telles circonstances, le véhicule serait conduit *en violation de* l'obligation d'assurance telle que (exceptionnellement) identifiée ex post, et donc en préservant le filet de sécurité du fonds de compensation pour les victimes.

ii) Les véhicules non immatriculés qui sont exclus de l'obligation d'assurance

102. Je constate que, dans l'affaire au principal, le véhicule impliqué dans l'accident était immatriculé. Lors de l'audience, le gouvernement portugais a confirmé que le véhicule en question avait des plaques d'immatriculation et qu'il était toujours soumis à la taxe routière. Par conséquent, je n'insisterai pas trop sur ce point.

103. Le point de savoir à quel moment l'obligation d'assurance commence et se termine en général a toutefois été largement discuté lors de l'audience. Trois types de situations ont ainsi été cités : a) les nouveaux véhicules qui n'ont pas encore été immatriculés mais qui sont clairement en état de rouler (par exemple les véhicules transportés depuis les usines ou stationnés sur les parkings des vendeurs) ; b) les autres véhicules qui ne sont plus immatriculés ou dont l'immatriculation a été suspendue et qui sont en état de rouler mais qui de facto ne roulent pas (par exemple les véhicules placés dans un musée)[47] ; c) les véhicules qui ne sont pas immatriculés et qui ont été « mis hors service » d'une certaine manière, par exemple par le retrait de pièces (les roues, la batterie, etc.).

104. En ce qui concerne les types (a) et (b), il existe selon moi plusieurs bonnes raisons pour lesquelles la Cour ne devrait pas, pour traiter ces affaires, commencer à constater l'existence de limitations élaborées (et potentiellement plutôt complexes) à la notion de « circulation de véhicules » au sens de la directive 72/166, limitations par exemple fondées sur le fait qu'ils ne circulent pas souvent ou qu'il est peu probable qu'ils circulent.

105. Premièrement, de telles limitations ne sont clairement pas fondées sur des bases textuelles claires dans la directive. Elles devraient effectivement être inventées par la Cour. Il serait aussi difficile de concilier de telles limitations avec la jurisprudence antérieure qui donne une définition large de la notion de « circulation de véhicules»[48].

106. Deuxièmement, dans la mesure où ces véhicules sont conduits (par exemple sur le parking d'un vendeur), ils peuvent potentiellement provoquer des accidents. Sans une obligation d'assurance, la victime risquerait de n'avoir aucun « filet de sécurité » pour l'indemnisation[49]. En outre, une telle approche ferait une nouvelle fois dépendre, en vertu du scénario présenté sous (b), l'obligation d'assurance de circonstances factuelles spécifiques et de la volonté des personnes, au détriment de la sécurité juridique[50].

107. Troisièmement, et c'est peut-être le plus important, il existe une base légale claire dans la directive 72/166 – l'article 4 – pour les dérogations à l'obligation d'assurance en ce qui concerne *certaines personnes* et/ou *certains véhicules* (ou certains véhicules qui ont des plaques d'immatriculation spéciales)[51]. Si ces dérogations sont utilisées, alors la même disposition précise également de manière explicite que les États membres doivent prévoir un filet de sécurité pour les victimes potentielles, en garantissant le paiement d'une indemnisation pour toute perte ou blessure causée par ces types de véhicules, qui sont explicitement exclus de l'obligation d'assurance.

108. Il n'est pas vraiment justifié dans ces circonstances de donner une interprétation juridique complexe (voir même alambiquée) à la notion de « circulation de véhicules », et, ce faisant, d'exposer potentiellement les victimes au risque de ne pas être (totalement) indemnisées, pour faire face à des circonstances particulières qui pourraient parfaitement être gérées en utilisant les dérogations prévues

47 Outre les types de situations citées au point 100 des présentes conclusions.

48 Voir point 47 des présentes conclusions.

49 Voir point 35 des présentes conclusions.

50 Voir point 62 des présentes conclusions.

51 Ces dérogations varient largement d'un État membre à l'autre. Au moment de la rédaction des présentes conclusions, une liste est disponible sur le site Internet de la Commission européenne à l'adresse : https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en

par à l'article 4. Pour utiliser une métaphore, si l'un des objectifs affirmés est de prévoir un filet de sécurité, alors il relève selon moi de la logique réglementaire que l'on dispose un filet solide et épais et que, le cas échéant, on relâche (exempte) le poisson pêché par erreur, plutôt que de lancer un filet déchiré et de se demander ensuite pourquoi certains poissons ont passé à travers les mailles.

109. S'agissant de la situation évoquée sous (c), il existe, en pratique, des possibilités infinies « de mettre hors service » un véhicule, du retrait des clés au retrait de la batterie, des roues, etc. À un moment donné, il peut même être dit que le « véhicule » n'existe plus, et encore moins la « circulation du véhicule ». Ainsi, par exemple, le retrait du moteur signifie que le véhicule n'est techniquement plus « véhicule » au sens de l'article 1er, paragraphe 1, de la directive 72/166.

110. Toutefois, selon moi, la question de savoir si un véhicule a été mis suffisamment hors service pour conclure qu'il n'y a plus de « véhicule » au sens de la directive 72/166, ou qu'il ne peut aucunement « circuler », constitue avant toute une question de preuve. Bien qu'il soit sans aucun doute possible de considérer ce problème de manière abstraite, je ne pense pas qu'il soit nécessaire en l'espèce d'insister sur ce point. Après tout, il ne fait aucun doute que la voiture était clairement en mesure d'être conduite et qu'elle a effectivement été conduite.

6. Application à la présente affaire

111. Sur la base des faits tels qu'ils ont été présentés par la juridiction de renvoi, il est clair que, selon moi, le fait de stationner une voiture en parfait état de marche dans une cour, voiture – ainsi que cela a été confirmé lors de l'audience par le gouvernement portugais – qui était toujours soumise à la taxe routière au moment des faits en cause dans la procédure au principal, qui portait des plaques d'immatriculation et pour laquelle aucune démarche n'avait été entamée afin de la retirer officiellement de la circulation, ne saurait signifier qu'elle a été exemptée de l'obligation d'assurance. C'est le cas sans préjudice de la volonté subjective du propriétaire, dans la mesure où cette volonté n'avait aucunement été communiquée de manière officielle aux autorités publiques.

112. Ainsi que je l'ai exposé aux points 94 à 100, l'absence de mise en œuvre de formalités administratives visant à retirer la voiture de la circulation est, selon moi, déjà décisif aux fins de confirmer qu'il existe un contexte général de « circulation d'un véhicule ». L'emplacement précis de la voiture, son état matériel, le fait que le propriétaire ne conduise pas (pour des raisons de santé) et la volonté subjective du propriétaire en ce qui concerne le véhicule, ne sont pas de nature à influer sur cette conclusion.

113. C'est la réponse *générale* à la première question posée par la juridiction de renvoi. Toutefois, cela ne signifie pas que cette réponse générale doive également être applicable à la situation *individuelle* de Mme A. Juliana. À cet égard, deux points méritent d'être soulignés.

114. Premièrement, la directive 72/166 impose à l'État portugais de garantir que les véhicules sont assurés. La question de savoir si cette obligation a été remplie par l'État membre et, le cas échéant, *à qui* l'obligation d'assurance est imposée, constitue un point de droit national qu'il appartient à la juridiction de renvoi de déterminer.

115. Deuxièmement, même si le droit national prévoyait à un certain stade d'imposer à la propriétaire l'obligation d'assurer sa voiture, je souhaite rappeler deux éléments qui sont susceptibles d'être pertinents pour la juridiction de renvoi. D'une part, en vertu d'une jurisprudence constante de la Cour, même lorsque les dispositions d'une directive sont susceptibles d'avoir un effet direct, les États membres (y compris les émanations de ceux-ci [52]) ne peuvent pas les invoquer directement contre des

52 Arrêts du 12 juillet 1990, Foster e.a (C-188/89, EU:C:1990:313, point 18), et du 10 octobre 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745, points 33 à 35).

particuliers (absence d'effet direct « vertical inverse »)[53]. D'autre part, un État membre ne peut pas invoquer les dispositions d'une directive qui n'a pas été transposée correctement, en vue de procéder à une interprétation conforme du droit national ayant pour conséquence d'imposer des obligations à un particulier[54].

116. Ces principes de droit de l'Union ont une importance particulière si les règles nationales censées transposer la directive relative à l'assurance des véhicules automoteurs peuvent être considérées comme peu claires ou contradictoires. Cela inclut les décisions juridictionnelles nationales contradictoires relatives aux points pertinents de droit. À cet égard, il appartient à la juridiction nationale d'apprécier et de tirer les conséquences appropriées en ce qui concerne les faits de l'espèce.

7. Conclusions sur la première question

117. À la lumière des considérations qui précèdent, je propose de répondre à la première question posée par la juridiction de renvoi comme suit :

L'article 3 de la directive 72/166 (en vigueur à la date de l'accident), doit être interprété en ce sens que la conclusion d'un contrat d'assurance en responsabilité civile des véhicules à moteur est obligatoire dans une situation où le véhicule, par choix du propriétaire, se trouve immobilisé sur un terrain privé, hors de la voie publique, mais qu'aucune formalité administrative n'a été mise en œuvre pour procéder à l'annulation officielle de l'immatriculation du véhicule. Il appartient aux États membres de déterminer en droit national qui est obligé d'assurer le véhicule dans ces circonstances.

C. La seconde question préjudicielle

118. Dans sa seconde question, la juridiction nationale demande si l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5, doit être interprété en ce sens qu'il attribue au fonds un droit de subrogation à l'encontre du propriétaire du véhicule, même si ce dernier n'était pas responsable de l'accident. La juridiction de renvoi demande également si l'attribution du droit de subrogation à l'encontre du propriétaire dépend de la réunion des conditions de la responsabilité civile (et particulièrement de la question de savoir s'il est pertinent que le propriétaire n'ait pas eu le contrôle du véhicule).

119. L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5, donne le *droit* aux États membres de prévoir la subrogation à l'encontre de la personne « responsable de l'accident ». Toutefois, cette disposition prévoit en outre que, dans la mesure où les États membres se prévalent de ce droit, ils ne peuvent pas permettre à l'organisme d'indemnisation de faire dépendre le paiement de l'indemnisation du fait que la victime établisse que la « personne responsable » n'est pas en mesure ou refuse de payer.

120. La possibilité de la subrogation (et les conditions de celle-ci) doit par conséquent être prévue par le droit national. Cela inclut la définition des notions de personne « responsable de l'accident » ou « responsable » en droit national civil[55]. Aucune des parties qui ont présenté des observations n'a contesté cette interprétation.

121. Il s'ensuit que, dans la mesure où la juridiction de renvoi demande si l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5, *doit* être interprété comme attribuant un droit de subrogation, la réponse est non. L'article 1er, paragraphe 4, ne fait qu'offrir la *possibilité* aux États membres de le faire.

53 Arrêt du 8 octobre 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431).

54 Arrêts du 26 septembre 1996, Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363, point 42), et du 5 juillet 2007, Kofoed (C-321/05, EU:C:2007:408, point 45).

55 Arrêt du 23 octobre 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656, point 29).

122. S'agissant des conditions d'exercice du droit de subrogation, il existe, selon moi, des ambiguïtés, dans la décision de renvoi, en ce qui concerne la base sur laquelle la « responsabilité » est discutée : la responsabilité *pour l'accident lui-même* ou la responsabilité basée sur *le fait de ne pas avoir assuré le véhicule* (lorsqu'il existait une obligation de le faire).

123. Dans la mesure où la question concerne la *responsabilité de l'accident*, les conditions de celle-ci doivent être déterminées par le droit national. Je ne vois aucun obstacle en droit de l'Union à ce que l'on impose que la personne considérée comme responsable doive avoir le contrôle du véhicule au moment de l'accident.

124. Toutefois, la juridiction de renvoi demande dans sa question s'il existe un droit de subrogation à l'encontre de la propriétaire « indépendamment de la responsabilité de [celle-ci] dans l'accident ». L'article 1er, paragraphe 4, n'envisage pas une telle possibilité. Cette disposition n'envisage la subrogation qu'à l'encontre d'une personne qui *est* responsable de l'accident

125. Dans la mesure où la juridiction de renvoi demande si l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5 *doit* être interprété comme signifiant que le fonds a le droit de subrogation à l'encontre d'une personne *responsable de ne pas avoir assuré le véhicule*, la réponse est non. Une telle possibilité n'est tout simplement pas mentionnée à l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5, et aucune règle à cet égard ne peut par conséquent être tirée de cette disposition. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il soit interdit aux États membres de prévoir un droit de subrogation dans d'autres circonstances, y compris à l'encontre de la personne qui n'a pas rempli l'obligation d'assurance imposée par le droit national transposant l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166. Encore une fois, il s'agit d'une question qui ne concerne que le droit national.

126. Eu égard aux considérations qui précèdent, je propose de répondre comme suit à la seconde question préjudicielle :

L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5 doit être interprété en ce sens que les États membres peuvent prévoir un droit de subrogation à l'encontre de la ou des personnes responsables de l'accident pour un organisme d'indemnisation tel que le Fundo de Garantia Automóvel, lequel, en l'absence de contrat d'assurance en responsabilité civile, a effectué le paiement de l'indemnisation aux tiers victimes d'un accident de la circulation causé par un véhicule à moteur qui a été déplacé, à l'insu de son propriétaire et sans l'autorisation de celui-ci, du terrain privé où il se trouvait immobilisé. Il appartient au droit national de déterminer les conditions de la responsabilité de cette personne ou de ces personnes. Ces conditions peuvent inclure l'exigence pour la (les) personne(s) concernée(s) d'avoir eu le contrôle effectif du véhicule au moment de l'accident.

Cette disposition n'impose pas aux États membres, et elle ne les en empêche pas, de prévoir un droit de subrogation dans d'autres circonstances, y compris à l'encontre de la personne qui n'a pas rempli l'obligation d'assurance imposée par le droit national transposant l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.

V. Conclusion

127. Je propose à la Cour de répondre comme suit aux deux questions posées par le Supremo Tribunal de Justiça (Cour suprême, Portugal) :

1) L'article 3 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, telle que modifiéepar la directive 2005/14/CE, du 11 mai 2005, doit être interprété en ce sens que la conclusion d'un contrat d'assurance en responsabilité civile des véhicules à moteur est obligatoire

dans une situation où le véhicule, par choix du propriétaire, se trouve stationné sur un terrain privé, hors de la voie publique, mais qu'aucune formalité administrative n'a été mise en œuvre pour procéder à l'annulation officielle de l'immatriculation du véhicule. Il appartient aux États membres de déterminer en droit national qui est obligé d'assurer le véhicule dans ces circonstances.

2) L'article 1er, paragraphe 4, de la 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, telle que modifiée par la directive 2005/14/CE, du 11 mai 2005, doit être interprété en ce sens que les États membres peuvent prévoir un droit de subrogation à l'encontre de la ou des personnes responsables de l'accident pour un organisme d'indemnisation tel que le Fundo de Garantia Automóvel, lequel, en l'absence de contrat d'assurance en responsabilité civile, a effectué le paiement de l'indemnisation aux tiers victimes d'un accident de la circulation causé par un véhicule à moteur qui a été déplacé, à l'insu de son propriétaire et sans l'autorisation de celui-ci, du terrain privé où il se trouvait immobilisé. Il appartient au droit national de déterminer les conditions de la responsabilité de cette personne ou de ces personnes. Ces conditions peuvent inclure l'exigence pour la (les) personne(s) concernée(s) d'avoir eu le contrôle effectif du véhicule au moment de l'accident.

Cette disposition n'impose pas aux États membres, et elle ne les empêche pas, de prévoir un droit de subrogation dans d'autres circonstances, y compris à l'encontre de la personne qui n'a pas rempli l'obligation d'assurance imposée par le droit national transposant l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166.