

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

30 juin 2005\*

Dans l'affaire C-537/03,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Korkein oikeus (Finlande), par décision du 19 décembre 2003, parvenue à la Cour le 22 décembre 2003, dans la procédure

**Katja Candolin,**

**Jari-Antero Viljaniemi,**

**Veli-Matti Paananen**

contre

**Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola,**

\* Langue de procédure: le finnois.

**Jarno Ruokoranta,**

LA COUR (première chambre),

composée de M. P. Jann, président de chambre, MM. K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues (rapporteur), E. Juhász et M. Ilešič, juges,

avocat général: M. L. A. Geelhoed,  
greffier: M. H. von Holstein, greffier adjoint,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 19 janvier 2005,

considérant les observations présentées:

— pour M. Paananen, par M<sup>e</sup> M. Hunnako, asianajaja,

- pour Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola, par M. M. Mäkelä, en qualité d'agent,
  
- pour le gouvernement finlandais, par M<sup>me</sup> T. Pynnä, en qualité d'agent,
  
- pour le gouvernement allemand, par M. M. Lumma, en qualité d'agent,
  
- pour le gouvernement autrichien, par M. E. Riedl, en qualité d'agent,
  
- pour le gouvernement suédois, par M<sup>me</sup> K. Norman, en qualité d'agent,
  
- pour le gouvernement norvégien, par M<sup>me</sup> I. Djupvik, en qualité d'agent, assistée de M<sup>e</sup> T. Nordby, avocate,
  
- pour la Commission des Communautés européennes, par MM. E. Traversa et M. Huttunen, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 10 mars 2005,

rend le présent

### Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation 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 la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (JO L 129, p. 33, ci-après la «troisième directive»).
  
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M<sup>me</sup> K. Candolin ainsi que MM. Viljaniemi et Paananen à la compagnie d'assurances Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola (ci-après «Pohjola») et à M. Ruokoranta, au sujet d'indemnités à leur verser à la suite d'un accident de voiture.

## Le cadre juridique

### *La réglementation communautaire*

- 3 Aux termes 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 L 103, p. 1, ci-après la «première directive»):

«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 septième et neuvième considérants de la deuxième directive sont libellés comme suit:

«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; [...]

[...]

considérant qu'il convient d'accorder aux membres de la famille du preneur, du conducteur ou de toute autre personne responsable, une protection comparable à celle des autres tiers victimes, en tout cas en ce qui concerne leurs dommages corporels».

5 L'article 2, paragraphe 1, de la même deuxième directive prévoit:

«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 véhicule par:

— des personnes n'y étant 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.

[...]»

- 6 L'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive dispose:

«Sans préjudice du deuxième alinéa de l'article 2 paragraphe 1 de la directive 84/5/CEE, l'assurance visée à l'article 3 paragraphe 1 de la directive 72/166/CEE couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

[...]»

### *La réglementation nationale*

- 7 À l'époque des faits au principal, l'article 7, paragraphes 1 et 3, de la loi sur l'assurance automobile [liikennevakuutuslaki (279/1959)], du 26 juin 1959, telle que modifiée par la loi 656/1994, était libellé comme suit:

«1. Si celui qui a été lésé par un accident de la circulation a lui-même contribué à sa réalisation, l'indemnisation des dommages, autres que corporels, qu'il a subis, peut lui être refusée, ou être réduite, selon la faute qu'il a commise, la manière dont le véhicule a été conduit et les autres circonstances ayant mené à la réalisation du dommage. Si une personne a provoqué le dommage corporel qu'elle a subi, intentionnellement ou par négligence grave, elle ne sera indemnisée que dans la mesure où d'autres circonstances ont contribué à la réalisation du dommage.

[...]

3. Si une personne a provoqué le dommage corporel qu'elle a subi, en conduisant un véhicule, alors que, au moment de conduire ou après, son taux d'alcool dans le sang était d'au moins 1,2 pour mille ou son taux d'alcool par litre d'air expiré d'au moins 0,6 milligramme, ou bien qu'elle a provoqué le dommage en conduisant le véhicule sous l'emprise de l'alcool ou/et d'une autre substance enivrante, de sorte que sa capacité à agir sans faire de faute s'était considérablement affaiblie,



l'indemnisation n'est prise en charge par l'assurance que s'il existe un motif spécifique pour ce faire. Les précédentes dispositions, relatives au droit à indemnisation du conducteur, sont également applicables au passager qui se trouvait à bord du véhicule lors de la réalisation du dommage, bien qu'il ait connu ou ait dû connaître l'état du conducteur.»

- 8 À la suite d'un avis motivé adressé le 20 mars 2002 par la Commission des Communautés européennes à la République de Finlande, la deuxième phrase du même article 7, paragraphe 3, a été modifiée par la loi 548/2002. Aux termes de cette nouvelle disposition:

«L'indemnisation du passager qui, lors de la réalisation du dommage, se trouvait à bord d'un véhicule dont le conducteur présentait les caractéristiques décrites au présent paragraphe, peut être raisonnablement diminuée, sur le fondement de sa propre contribution au dommage.»

- 9 Depuis l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> février 2003, de la loi 1144/2002, l'article 7, paragraphe 1, de la loi sur l'assurance automobile est libellé comme suit:

«Si une personne a intentionnellement contribué à la réalisation du dommage corporel qu'elle a subi, elle ne sera indemnisée que dans la mesure où d'autres

circonstances ont contribué à la réalisation du dommage. Si une personne a, par négligence grave, contribué à la réalisation du dommage corporel qu'elle a subi, l'indemnisation peut lui être refusée, ou être diminuée, si cela est équitable compte tenu des circonstances.»

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

- 10 Le 21 avril 1997, M<sup>me</sup> T. Candolin, mère de M<sup>me</sup> K. Candolin, ainsi que MM. Viljaniemi et Paananen ont effectué un voyage dans la voiture de ce dernier, conduite à cette occasion par M. Ruokoranta. Lors de ce voyage, un accident de la circulation est survenu, provoquant la mort de M<sup>me</sup> T. Candolin ainsi que des blessures graves aux autres passagers.
- 11 Il ressort de la décision de renvoi que le conducteur et tous les autres passagers étaient en état d'ivresse.
- 12 Le Porin käräjäoikeus (tribunal de première instance de Pori) a condamné M. Ruokoranta à une peine d'emprisonnement et à indemniser M<sup>me</sup> K. Candolin ainsi que MM. Viljaniemi et Paananen. En ce qui concerne la question du paiement des indemnités par Pohjola, cette juridiction, estimant que les passagers auraient dû

s'apercevoir de l'état d'ivresse du conducteur, a décidé qu'aucun d'entre eux n'avait droit en principe, en vertu de l'article 7, paragraphe 3, de la loi sur l'assurance automobile, telle que modifiée par la loi 656/1994, à une indemnisation de la part de ladite compagnie d'assurances. Toutefois, s'il y avait, au sens de cette disposition, un «motif spécifique» au versement d'une indemnité, Pohjola pourrait être contrainte à payer celle-ci. Considérant les graves lésions subies par M. Paananen et le fait que M. Ruokoranta, compte tenu de sa situation financière, ne réussirait probablement pas à l'indemniser, le Porin käräjäoikeus a décidé que Pohjola devait procéder au versement de cette indemnité. En revanche, il a considéré qu'il ne pouvait être invoqué aucun «motif spécifique» en ce qui concerne M<sup>me</sup> K. Candolin et M. Viljaniemi.

- 13 Un appel ayant été formé, le Turun hovioikeus (cour d'appel de Turku) a jugé que l'indemnisation dont M. Ruokoranta était redevable envers M. Paananen ne devait pas non plus être supportée par Pohjola.
- 14 M<sup>me</sup> K. Candolin ainsi que MM. Viljaniemi et Paananen ont alors formé un pourvoi contre l'arrêt du Turun hovioikeus auprès du Korkein oikeus (Cour suprême). Ils demandent que leurs indemnités soient couvertes par la compagnie d'assurances, sur la base de l'assurance automobile. Pohjola conteste avoir une obligation de réparation au motif que, lorsqu'un passager monte dans un véhicule en sachant qu'il encourt un risque plus élevé que d'ordinaire de subir un dommage, il doit répondre pour sa part des conséquences de ses actes.

15 Tout en estimant que les dispositions législatives en vigueur au moment des faits doivent être interprétées conformément au droit communautaire, le Korkein oikeus a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

- «1) L'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive [...], selon lequel l'assurance couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur, résultant de la circulation d'un véhicule, ou un autre acte ou principe du droit communautaire, limite-t-il la possibilité de tenir compte, en droit national, de l'incidence de la contribution d'un passager à la réalisation du dommage qu'il a subi, lors de l'examen de son droit à une indemnisation versée par l'assurance automobile obligatoire?
- 2) Est-il conforme au droit communautaire, dans toute situation autre que celle visée à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive [...], de refuser ou de limiter, sur le fondement du comportement du passager du véhicule, le droit de celui-ci à être indemnisé par l'assurance obligatoire des dommages qu'il a subis du fait de l'accident? Cela peut-il être le cas par exemple lorsque la personne est montée dans le véhicule bien qu'elle ait pu remarquer que le risque d'accident et de dommage était plus important que d'ordinaire?
- 3) Le droit communautaire empêche-t-il de tenir compte de l'état d'ivresse du conducteur comme d'un élément qui influe sur sa capacité à conduire un véhicule automobile en toute sécurité?

- 4) Lorsque le propriétaire d'un véhicule a laissé une personne en état d'ivresse conduire celui-ci, le droit communautaire empêche-t-il d'apprécier plus sévèrement que pour les autres passagers son droit à être indemnisé des dommages corporels subis par l'assurance obligatoire?»

### Sur les questions préjudicielles

- 16 Par ces questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive et 1<sup>er</sup> de la troisième directive s'opposent à une réglementation nationale qui permet de refuser ou de limiter, sur le fondement de la contribution d'un passager à la réalisation du dommage qu'il a subi, l'indemnisation versée par l'assurance automobile obligatoire et si la réponse est différente dans le cas où le passager est le propriétaire du véhicule.
- 17 À titre liminaire, il importe de rappeler que les première, deuxième et troisième directives tendent, d'une part, à assurer la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de la Communauté 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 la Communauté où l'accident s'est produit (arrêt du 28 mars 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, point 13).

- 18 C'est à la lumière de l'objectif de protection des victimes que la Cour a jugé que l'article 3, paragraphe 1, de la première directive s'oppose à ce que l'assureur puisse se prévaloir de dispositions légales ou de clauses conventionnelles pour refuser d'indemniser les tiers victimes d'un accident causé par le véhicule assuré (arrêt Ruiz Bernáldez, précité, point 20).
- 19 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 ou les clauses d'une police excluant de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules dans des cas particuliers (personnes non autorisées à conduire le véhicule, personnes non titulaires d'un permis de conduire ou personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule) (arrêt Ruiz Bernáldez, précité, point 21).
- 20 Par dérogation à cette obligation, le deuxième alinéa dudit article 2, paragraphe 1, prévoit que certaines victimes pourront ne pas être indemnisées par l'assureur, compte tenu de la situation qu'elles ont elles-mêmes créée (personnes ayant pris place dans un véhicule dont elles savaient qu'il avait été volé) (arrêt Ruiz Bernáldez, précité, point 21).
- 21 Toutefois, s'agissant d'une disposition qui établit une dérogation à une règle générale, l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive doit faire l'objet d'une interprétation stricte.

- 22 Ainsi que l'a relevé à juste titre M. l'avocat général au point 42 de ses conclusions, toute autre interprétation permettrait aux États membres de limiter l'indemnisation des tiers victimes d'un accident de la circulation à certaines circonstances, ce que lesdites directives visent précisément à éviter.
- 23 Il en découle que l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la deuxième directive doit être interprété en ce sens qu'une disposition légale ou une clause contractuelle qui est contenue dans une police d'assurance, qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules, ne peut être opposée aux tiers, victimes d'un accident de la circulation, que lorsque l'assureur peut prouver que les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage savaient qu'il était volé.
- 24 En ce qui concerne le refus ou la limitation du droit à une indemnisation supportée par l'assurance automobile obligatoire en raison de la contribution au dommage du passager victime d'un accident, il ressort de l'objet des première, deuxième et troisième directives, ainsi que de leur libellé, qu'elles ne visent pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres et que, en l'état actuel du droit communautaire, ces derniers restent libres de déterminer le régime de responsabilité civile applicable aux sinistres résultant de la circulation des véhicules (arrêt du 14 septembre 2000, Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, points 23 et 29).
- 25 À cet égard, Pohjola ainsi que les gouvernements finlandais, allemand, autrichien et norvégien prétendent que le droit communautaire ne fixe aucune limite à

l'appréciation, selon le droit national de la responsabilité civile, de la portée de la contribution du passager à la réalisation du dommage qu'il a subi.

26 Un tel argument ne saurait être accueilli.

27 Les États membres doivent exercer leurs compétences dans le respect du droit communautaire et, en particulier, des articles 3, paragraphe 1, de la première directive, 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et 1<sup>er</sup> de la troisième directive, dont l'objectif est de garantir que l'assurance automobile obligatoire doit permettre à tous les passagers victimes d'un accident causé par un véhicule d'être indemnisés des dommages qu'ils ont subis.

28 Les dispositions nationales qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation des véhicules ne peuvent donc pas priver lesdites dispositions de leur effet utile.

29 Tel serait notamment le cas si, sur le seul fondement de la contribution du passager à la réalisation du dommage, une réglementation nationale, définie sur la base de



critères généraux et abstraits, soit refusait au passager le droit d'être indemnisé par l'assurance automobile obligatoire, soit limitait un tel droit d'une façon disproportionnée.

- 30 Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que, sur la base d'une appréciation individuelle, l'étendue de l'indemnisation de la victime peut être limitée.
- 31 Dans le cadre de l'appréciation de l'existence de ces circonstances et du caractère proportionné de la limitation de l'indemnisation, dont la compétence appartient au juge national, le fait que le passager concerné soit le propriétaire du véhicule dont le conducteur a provoqué l'accident est sans incidence.
- 32 En effet, en prévoyant que l'assurance de la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur, l'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive établit uniquement une distinction entre ce conducteur et les autres passagers.
- 33 En outre, les objectifs de protection rappelés aux points 18 à 20 du présent arrêt imposent que la situation juridique du propriétaire du véhicule qui se trouvait dans celui-ci au moment de l'accident, non pas en tant que conducteur, mais comme passager, soit assimilée à celle de tout autre passager victime de l'accident.

34 Cette interprétation est confortée par l'évolution de la législation communautaire. Le septième considérant de la deuxième directive énonce 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. En vue d'accorder une protection comparable à celle des autres tiers victimes, ainsi qu'il ressort du neuvième considérant de la même directive, l'article 3 de cette dernière a étendu la couverture de l'assurance pour les dommages corporels aux membres de la famille du preneur d'assurance, du conducteur ou de toute autre personne responsable. L'article 1<sup>er</sup> de la troisième directive retient une formule encore plus large, en prévoyant l'indemnisation des dommages corporels à tous les passagers autres que le conducteur. Partant, le propriétaire du véhicule, en tant que passager, n'est pas exclu du bénéfice de l'indemnisation.

35 Au vu des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre aux questions posées que, dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal, les articles 2, paragraphe 1, de la deuxième directive et 1<sup>er</sup> de la troisième directive s'opposent à une réglementation nationale qui permet de refuser ou de limiter de façon disproportionnée, sur le fondement de la contribution d'un passager à la réalisation du dommage qu'il a subi, l'indemnisation supportée par l'assurance automobile obligatoire. Le fait que le passager concerné soit le propriétaire du véhicule dont le conducteur a provoqué l'accident est sans incidence.

## **Sur les dépens**

36 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 (première chambre) dit pour droit:

**Dans des circonstances telles que celles de l'affaire au principal, les articles 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, et 1<sup>er</sup> 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, s'opposent à une réglementation nationale qui permet de refuser ou de limiter de façon disproportionnée, sur le fondement de la contribution d'un passager à la réalisation du dommage qu'il a subi, l'indemnisation supportée par l'assurance automobile obligatoire. Le fait que le passager concerné soit le propriétaire du véhicule dont le conducteur a provoqué l'accident est sans incidence.**

Signatures.