Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 71/21
Luxembourg, le 29 avril 2021

Presse et Information

Arrêt dans l'affaire C-383/19
Powiat Ostrowski/Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

La conclusion d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile automobile est obligatoire lorsque le véhicule concerné est immatriculé dans un État membre et qu'il n'a pas été régulièrement retiré de la circulation

Une telle obligation ne peut être exclue du seul fait qu'un véhicule immatriculé est, à un moment donné, inapte à circuler en raison de son état technique

Le 7 février 2018, le Powiat Ostrowski (district d'Ostrów, Pologne), collectivité locale polonaise, est devenu propriétaire, par voie judiciaire, consécutivement à une décision de confiscation, d'un véhicule immatriculé en Pologne. À la suite de la notification de cette décision, le 20 avril 2018, le Powiat Ostrowski a assuré le véhicule à compter du prochain jour d'ouverture de l'administration, à savoir le lundi 23 avril 2018.

Compte tenu de son mauvais état technique, le Powiat Ostrowski a décidé d'envoyer ce véhicule à la casse, aux fins de sa destruction. Sur la base du certificat délivré par la station de démontage, la radiation du véhicule est intervenue le 22 juin 2018.

Le 10 juillet 2018, le Powiat Ostrowski s'est vu infliger une amende de 4 200 zlotys polonais (PLN) (environ 933 euros) par l'Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fonds de garantie des assurances, Pologne) pour avoir manqué à son obligation de conclure un contrat d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de ce véhicule pendant la période allant du 7 février au 22 avril 2018.

Le Powiat Ostrowski a saisi le Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (tribunal d'arrondissement d'Ostrów Wielkopolski), afin qu'il soit constaté que, au cours de la période litigieuse, il n'était pas dans l'obligation d'assurer le véhicule. Cette juridiction a interrogé la Cour sur l'existence d'une obligation de conclure un contrat d'assurance de la responsabilité civile [1] pour un véhicule immatriculé dans un État membre, qui se trouve sur un terrain privé, qui n'est pas apte à circuler en raison de son état technique et qui, par le choix de son propriétaire, est destiné à la casse.

Par son arrêt de ce jour, la Cour a jugé que la conclusion d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile relative à la circulation d'un véhicule automoteur est obligatoire lorsque le véhicule concerné est immatriculé dans un État membre, dès lors que ce véhicule n'a pas été régulièrement retiré de la circulation conformément à la réglementation nationale applicable.

Appréciation de la Cour

En premier lieu, la Cour relève que la conclusion d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile relative à la circulation d'un véhicule automoteur est, en principe, obligatoire pour un véhicule immatriculé dans un État membre, qui se trouve sur un terrain privé et qui est destiné à la casse en raison du choix de son propriétaire, même lorsque ce véhicule n'est, à un moment donné, pas apte à circuler en raison de son état technique.

[1] Article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO 2009, L 263, p. 11).

À cet égard, la Cour rappelle que la notion de « véhicule » [2] est objective et est indépendante de l'usage qui est fait ou qui peut être fait du véhicule en cause ou encore de l'intention du propriétaire ou d'une autre personne de l'utiliser effectivement.

Or, l'état technique d'un véhicule est susceptible de varier au cours du temps et sa remise en état éventuelle dépend de facteurs subjectifs, tels que la volonté de son propriétaire ou de son détenteur d'effectuer ou de faire effectuer les réparations qui s'imposent et la disponibilité du budget nécessaire à cet effet. Par conséquent, si le seul fait qu'un véhicule soit, à un moment donné, inapte à circuler suffisait à le priver de sa qualité de véhicule et à le faire échapper à l'obligation d'assurance, le caractère objectif de cette notion de « véhicule » serait remis en cause. En outre, l'obligation d'assurance [3] n'est pas liée à l'utilisation du véhicule en tant que moyen de transport à un moment donné ni à la question de savoir si le véhicule concerné a causé des dommages. Par conséquent, l'obligation d'assurance ne peut être exclue du seul fait qu'un véhicule immatriculé est, à un moment donné, inapte à circuler en raison de son état technique et, partant, inapte à causer un dommage, et cela même s'il en est ainsi dès le transfert de la propriété de celui-ci. De même, l'intention du propriétaire ou d'une autre personne de faire détruire le véhicule ne permet pas à elle seule de considérer que celui-ci perd sa qualité de « véhicule » et échappe ainsi à cette obligation d'assurance. En effet, la qualification de « véhicule » et la portée de l'obligation d'assurance ne peuvent pas dépendre de ces facteurs subjectifs, car il serait porté atteinte à la prévisibilité, à la stabilité et à la continuité de cette obligation, dont le respect est cependant nécessaire afin d'assurer la sécurité juridique.

En deuxième lieu, la Cour juge que l'obligation, en principe, d'assurer un véhicule immatriculé dans un État membre, qui se trouve sur un terrain privé et qui est destiné à la casse par son propriétaire, même si, à un moment donné, il n'est pas apte à circuler en raison de son état technique, s'impose, d'une part, afin d'assurer la protection des victimes d'accidents de la circulation, étant donné que l'intervention de l'organisme d'indemnisation des dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non assuré [4] est prévue uniquement dans les cas où la conclusion de l'assurance est obligatoire. En effet, cette interprétation garantit que ces victimes soient en tout état de cause dédommagées soit par l'assureur, en vertu d'un contrat conclu à cet effet, soit par l'organisme d'indemnisation dans le cas où le véhicule impliqué dans l'accident n'a pas été assuré ou lorsqu'il n'a pas été identifié. D'autre part, elle permet de respecter au mieux l'objectif visant à garantir la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de l'Union que des personnes qui sont à leur bord. En effet, ce n'est qu'en assurant une protection renforcée des éventuelles victimes d'accidents causés par les véhicules automoteurs qu'il peut être demandé aux États membres [5] de s'abstenir d'effectuer un contrôle systématique de l'assurance des véhicules qui entrent sur leur territoire à partir du territoire d'un autre État membre, ce qui est essentiel pour garantir cette libre circulation.

En troisième lieu, la Cour précise que, afin qu'un véhicule soit exclu de l'obligation d'assurance, il doit être retiré de manière officielle de la circulation, conformément à la réglementation nationale applicable. En effet, si l'immatriculation d'un véhicule atteste, en principe, de son aptitude à circuler et, ainsi, à être utilisé comme moyen de transport, un véhicule immatriculé peut, de manière objective, être définitivement inapte à circuler en raison de son mauvais état technique. Le constat de cette inaptitude à circuler et celui de la perte de sa qualité de « véhicule » doivent cependant être effectués de manière objective. À cet égard, si la radiation de l'immatriculation du véhicule peut constituer un tel constat objectif, le droit de l'Union [6] ne prévoit pas la manière dont un véhicule peut être légalement retiré de la circulation. Partant, ce retrait peut, selon la réglementation nationale applicable, être constaté d'une manière autre que par la radiation de l'immatriculation du véhicule considéré.

---

[2] Article 1er, point 1, de la directive 2009/103.
[3] Article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103.
[4] Article 10, paragraphe 1, de la directive 2009/103.
[5] Article 4 de la directive 2009/103.
[6] Directive 2009/103.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le texte intégral de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 3205.