



**Les dommages causés par des véhicules qui ont vocation à être utilisés aussi
comme machines de travail ne doivent être couverts par l'assurance obligatoire de
la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules que lorsque ceux-ci
sont principalement utilisés comme moyens de transport**

*Le fait que le véhicule soit à l'arrêt ou que son moteur soit ou non en marche au moment de la
survenance de l'accident n'exclut pas, à lui seul, que l'utilisation de ce véhicule à ce moment
puisse relever de sa fonction de moyen de transport*

En mars 2006, M^{me} Maria Alves est décédée à la suite d'un accident survenu dans l'exploitation agricole au sein de laquelle elle travaillait. M^{me} Alves a été écrasée par un tracteur qui était à l'arrêt sur un chemin de terre de l'exploitation et dont le moteur était en marche en vue d'actionner une pompe servant à la pulvérisation d'herbicide. Ce tracteur avait été entraîné par un glissement de terrain causé notamment par son poids, par les vibrations de son moteur et de la pompe du pulvérisateur d'herbicide et par la forte pluie. Le veuf de M^{me} Alves a intenté une action en justice visant à faire condamner soit solidairement le couple propriétaire de l'exploitation et le couple propriétaire du tracteur, soit CA Seguros, la compagnie d'assurances avec laquelle la propriétaire de ce véhicule avait conclu un contrat afin d'assurer la responsabilité civile liée à la circulation dudit véhicule, dans l'hypothèse où cette compagnie serait tenue de couvrir un tel sinistre, à la réparation du préjudice moral résultant de l'accident.

La première directive relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs¹ dispose que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire des États membres doit être couverte par une assurance.

Le Tribunal da Relação de Guimarães (cour d'appel de Guimarães, Portugal) relève que, dans une affaire concernant une manœuvre de marche arrière effectuée par un tracteur agricole², la Cour a jugé que la notion de « circulation des véhicules » comprend toute utilisation d'un véhicule qui est conforme à la fonction habituelle de ce véhicule. La juridiction portugaise estime que les circonstances de cette affaire permettraient de considérer que la fonction habituelle d'un véhicule serait d'être en mouvement. Toutefois, la Cour ne se serait pas encore prononcée sur la question de savoir si la notion de « circulation des véhicules » couvre également l'utilisation du véhicule en tant que machine générant une force motrice, mais sans entraîner le déplacement de celui-ci. Le Tribunal da Relação de Guimarães se demande donc si, au regard tant de l'objectif de protection des victimes poursuivi par la réglementation de l'Union relative à l'assurance obligatoire que de la

¹ Directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO 1972, L 103, p. 1, ci-après la « première directive »). 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), a abrogé la première directive. Néanmoins, compte tenu de la date des faits, l'affaire demeure régie par la première directive.

² Arrêt du 4 septembre 2014, Vnuk, [C-162/13](#) (voir [CP n° 117/14](#)). Dans une autre affaire, en cours, la Cour doit préciser davantage la notion de « circulation des véhicules » au sujet d'un accident survenu sur un terrain de manœuvres militaires et impliquant un véhicule militaire (affaire Núñez Torreiro, [C-334/16](#)).

nécessité d'assurer une application uniforme du droit de l'Union, il serait justifié d'écarter du champ d'application de la notion de « circulation des véhicules » la situation d'un véhicule à l'arrêt, utilisé dans sa fonction habituelle de machine générant une force motrice destinée à effectuer un autre travail, alors qu'une telle utilisation est susceptible d'être à l'origine d'accidents graves, voire mortels³.

Par son arrêt de ce jour, la Cour dit pour droit que ne relève pas de la notion de « circulation des véhicules », au sens de la directive, une situation dans laquelle un tracteur agricole a été impliqué dans un accident alors que sa fonction principale, au moment de la survenance de cet accident, consistait non pas à servir de moyen de transport, mais à générer, en tant que machine de travail, la force motrice nécessaire pour actionner la pompe d'un pulvérisateur d'herbicide.

Tout d'abord, la Cour relève que la question posée par la juridiction portugaise repose sur la prémisse selon laquelle le contrat d'assurance qui a été souscrit par la propriétaire du tracteur a pour objet de couvrir uniquement la responsabilité civile liée à la circulation de celui-ci. Dans ces conditions, la Cour examine si la situation ayant entraîné le décès de M^{me} Alves est, ou non, susceptible d'être qualifiée d'accident lié à la circulation du tracteur, au sens de la directive.

Ensuite, la Cour relève que la notion de « circulation des véhicules » ne saurait être laissée à l'appréciation de chaque État membre mais constitue une notion autonome du droit de l'Union, qui doit être interprétée de manière uniforme.

La Cour souligne que **la portée de la notion de « circulation des véhicules », au sens de la directive, ne dépend pas des caractéristiques du terrain sur lequel le véhicule est utilisé et que toute utilisation d'un véhicule en tant que moyen de transport relève de cette notion.** À cet égard, le fait que le tracteur était à l'arrêt au moment de la survenance de l'accident n'exclut pas, à lui seul, que l'utilisation de ce véhicule à ce moment puisse relever de sa fonction de moyen de transport et, en conséquence, de la notion de « circulation des véhicules », au sens de la directive. Elle ajoute que le point de savoir si son moteur était, ou non, en marche au moment de la survenance de l'accident n'est pas déterminant à cet égard. Toutefois, la Cour note que, **s'agissant de véhicules qui ont aussi vocation à être utilisés, dans certaines circonstances, comme machines de travail, il importe de déterminer si, lors de la survenance de l'accident dans lequel un tel véhicule a été impliqué, il était principalement utilisé en tant que moyen de transport, auquel cas cette utilisation est susceptible de relever de la notion de « circulation des véhicules », au sens de la directive, ou en tant que machine de travail, auquel cas elle ne relèverait pas de cette même notion.** La Cour conclut que, **dans les circonstances de cette affaire, il apparaît que l'utilisation du tracteur se rattache principalement à la fonction de celui-ci en tant que machine de travail, à savoir en tant que générateur de la force motrice nécessaire pour actionner la pompe du pulvérisateur d'herbicide dont il était muni aux fins de la dispersion de cet herbicide sur les pieds de vigne de l'exploitation, et non en tant que moyen de transport. Par conséquent, cette utilisation ne relève pas de la notion de « circulation des véhicules », au sens de la directive.**

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 : Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106

³ Les gouvernements portugais, estonien, irlandais, espagnol, letton et du Royaume-Uni ont présenté des observations dans cette affaire.