



Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. NILS WAHL
présentées le 9 octobre 2013¹

Affaire C-371/12

**Enrico Petillo, Carlo Petillo
contre
Unipol**

[demande de décision préjudicielle formée par le Tribunale di Tivoli (Italie)]

«Assurance responsabilité civile automobile — Directive 72/166/CEE — Article 3 — Directive 84/5/CEE — Article 1er — Directive 90/232/CEE — Article 1^{er} bis — Droit à indemnisation — Limitation du droit d'indemnisation — Dommage non matériel»

1. Dans la présente affaire, il est demandé, en substance, à la Cour de dire si une disposition nationale qui régit le montant de l'indemnisation servie pour un dommage non pécuniaire et ne portant pas sur des biens (dommage non matériel) survenu lors d'un accident de la circulation est compatible avec les règles de l'Union relatives à l'assurance des véhicules automobiles.
2. Cette question soulève un certain nombre de problèmes d'interprétation importants en rapport avec lesdites règles de l'Union. La solution de ces problèmes d'interprétation est, en effet, susceptible de concerner directement les personnes, au nombre de plus d'un million et demi, qui, tous les ans, sont victimes dans l'Union européenne de lésions corporelles à la suite d'accidents de la circulation². En outre, l'interprétation de ces règles revêt une importance particulière pour les entreprises d'assurances, étant donné que la responsabilité au titre de l'assurance en matière d'utilisation de véhicules automobiles représente une part importante de leurs activités dans l'Union.

1 — Langue originale: l'anglais.

2 — Voir communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, du 20 juillet 2010, intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» [COM(2010) 389 final, p. 2].

I – Le cadre juridique

A – Le droit de l'Union

3. 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 responsabilité³ (ci-après la «première directive») dispose:

«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.»

4. L'article 1^{er} 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 automoteurs⁴ (ci-après la «deuxième directive») dispose que:

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

[...]»

5. Aux termes de l'article 1^{er} bis 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 automoteurs⁵ (ci-après la «troisième directive»):

«L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.»

3 — JO 1972, L 103, p. 1, telle que modifiée.

4 — JO 1984, L 8, p. 17, telle que modifiée.

5 — JO L 129, p. 33, telle que modifiée.

6. Les première, deuxième et troisième directives ont été, en substance, codifiées dans 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 responsabilité⁶, qui les a abrogées. L'article 3 de la directive 2009/103, intitulé «Obligation d'assurance des véhicules», dispose que:

«Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, 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 des mesures visées au premier alinéa.

Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que le contrat d'assurance couvre également:

- a) les dommages causés sur le territoire des autres États membres selon les législations en vigueur dans ces États;
- b) les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des États membres pendant le trajet reliant directement deux territoires où le traité 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.

L'assurance visée au premier alinéa couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.»

B – *Le droit italien*

7. L'article 139 du décret législatif n° 209, du 7 septembre 2005, instituant le code des assurances privées⁷ (ci-après le «code des assurances privées»), intitulé «Préjudice pour la santé découlant de lésions de faible gravité», dispose que:

«1. La réparation du préjudice pour la santé découlant de lésions de faible gravité causées par des accidents de la circulation des véhicules à moteur et des véhicules nautiques est effectuée selon les critères et les mesures suivants:

- a) au titre du préjudice pour la santé permanent, il est prévu pour les séquelles égales ou inférieures à [9 %] un montant progressant de manière plus que proportionnelle par rapport à chaque point de pourcentage d'invalidité; ce montant est calculé par application du coefficient γ relatif à chaque point de pourcentage d'invalidité, selon la corrélation indiquée au paragraphe 6. Le montant ainsi déterminé est réduit en fonction de l'avancement en âge de la personne à raison de [0,5 %] pour chaque année d'âge à partir de la onzième année d'âge. La valeur du premier point est fixée à [674,78] euros [...];
- b) au titre du préjudice pour la santé temporaire, il est prévu un montant de [39,37] euros par jour d'incapacité totale; en cas d'incapacité temporaire inférieure à [100 %], le montant correspond au pourcentage d'incapacité reconnu pour chaque jour.

6 — JO L 263, p. 11.

7 — Supplément ordinaire n° 163 à la GURI n° 239, du 13 octobre 2005.

2. Aux fins du paragraphe 1, on entend par préjudice pour la santé l'atteinte temporaire ou permanente à l'intégrité psychique et/ou physique de la personne susceptible d'une appréciation médico-légale qui a une incidence négative sur les activités quotidiennes et les aspects existentiels et relationnels de la vie de la victime, indépendamment de répercussions éventuelles sur sa capacité à se procurer des revenus.
3. Le montant du préjudice pour la santé établi au sens du paragraphe 1 peut être augmenté par le juge dans une proportion qui ne doit pas excéder un cinquième et moyennant une appréciation équitable et motivée de la situation subjective de la victime.
4. Par décret du Président de la République [...] il sera pourvu à l'établissement d'un barème spécifique des atteintes à l'intégrité psychique et/ou physique comprises entre un et neuf points d'invalidité.
5. Les montants indiqués au paragraphe 1 seront mis à jour annuellement par décret [...] en fonction des variations de l'indice national des prix à la consommation pour les familles des ouvriers et des employés attestées par l'[Istituto nazionale di statistica (ISTAT)].
6. Aux fins du calcul du montant visé au paragraphe 1, lettre a), il est appliqué, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 1, un coefficient multiplicateur de 1,0, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 2, un coefficient multiplicateur de 1,1, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 3, un coefficient multiplicateur de 1,2, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 4, un coefficient multiplicateur de 1,3, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 5, un coefficient multiplicateur de 1,5, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 6, un coefficient multiplicateur de 1,7, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 7, un coefficient multiplicateur de 1,9, pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 8, un coefficient multiplicateur de 2,1, et pour un point de pourcentage d'invalidité égal à 9, un coefficient multiplicateur de 2,3.»

II – Les faits à l'origine du litige au principal, la procédure et la question préjudicielle

8. Le requérant dans la procédure au principal, M. Enrico Petillo, a été victime d'un accident de la circulation le 21 septembre 2007. Il a engagé une action devant le Tribunale di Tivoli (tribunal d'instance de Tivoli), afin d'obtenir d'Unipol Assicurazioni S.p.a. (ci-après «Unipol») l'indemnisation des préjudices matériels et non matériels que, de son point de vue, il avait subis en raison de l'accident. En particulier, M. Petillo a réclamé à Unipol la somme de 14 155 euros au titre du préjudice non matériel, mais Unipol, se fondant sur le critère défini à l'article 139 du code des assurances privées, ne lui a versé que 2 700 euros à ce titre.
9. Concevant des doutes sur la compatibilité de l'article 139 du code des assurances privées avec le droit de l'Union, le Tribunale di Tivoli a décidé de surseoir à la procédure et de saisir la Cour de la question préjudicielle suivante:

«À la lumière des directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE et 2009/103/CE, qui régissent l'assurance obligatoire en matière de responsabilité civile découlant de la circulation des véhicules automoteurs, est-il permis au législateur interne d'un État membre de prévoir – par le biais de critères d'évaluation légaux contraignants qui ne s'appliquent qu'aux sinistres routiers – une limitation de fait (du point de vue quantitatif) de la responsabilité au titre des préjudices extrapatrimoniaux pris en charge par les personnes (les compagnies d'assurances) qui sont tenues en vertu de ces mêmes directives de garantir une assurance obligatoire des préjudices causés par la circulation des véhicules?»
10. Les gouvernements italien, allemand, grec, espagnol, letton et lituanien ainsi que la Commission ont présenté des observations dans la présente procédure.

11. Le 29 avril 2013, la Cour a demandé à la juridiction de renvoi certains éclaircissements concernant la portée de l'article 139 du code des assurances privées et, en même temps, a invité les parties participant à l'audience à prendre position sur la réponse de la juridiction de renvoi.

12. Le Tribunale di Tivoli a répondu à la demande de la Cour le 23 mai 2013. Unipol, les gouvernements italien, allemand, grec, espagnol et letton, ainsi que la Commission, ont présenté des arguments à l'audience du 3 juillet 2013.

III – Analyse juridique

A – *Sur la recevabilité*

13. Unipol et le gouvernement italien font valoir que la question déferée est irrecevable parce que le Tribunale di Tivoli n'a pas mentionné les raisons pour lesquelles il aurait besoin d'une réponse de la Cour pour statuer. Unipol soutient en outre que la question est irrecevable car, de son point de vue, la compatibilité de l'article 139 du code des assurances privées avec le droit de l'Union ne fait aucune doute.

14. À cet égard, je souhaiterais rappeler que, dans les procédures préjudicielles, les questions déferées bénéficient d'une présomption de pertinence. Considération prise de l'esprit de coopération judiciaire qui sous-tend l'article 267 TFUE, la Cour ne refuse de répondre à ces questions que dans des cas particuliers: lorsqu'il est tout à fait évident que l'interprétation du droit de l'Union qui est demandée n'a aucun rapport avec les faits réels de l'affaire au principal, ou avec son objet; lorsque le problème est hypothétique, ou lorsque la Cour n'est pas en possession des éléments de fait ou de droit nécessaires pour répondre utilement aux questions posées⁸.

15. Il ne me semble pas, en l'occurrence, que l'interprétation demandée n'ait aucun rapport avec les faits réels de l'affaire au principal ou avec son objet. Bien au contraire, dans son ordonnance, la juridiction de renvoi expose les motifs pour lesquels elle soulève la question de la compatibilité de l'article 139 du code des assurances privées avec les dispositions pertinentes du droit de l'Union, et indique pourquoi elle juge nécessaire de déférer cette question à la Cour, à titre préjudiciel.

16. De plus, en ce qui concerne l'argument, invoqué par Unipol, de l'absence d'un quelconque doute, il suffit de souligner que, en vertu de l'article 267 TFUE, les juridictions nationales ont la faculté la plus étendue de saisir la Cour si elles considèrent qu'une affaire pendante devant elles soulève des questions comportant une interprétation ou une appréciation en validité des dispositions du droit de l'Union nécessitant une décision de leur part. L'article 267 TFUE donne aux juridictions nationales le pouvoir – et, le cas échéant, leur impose – de déférer une ou plusieurs questions à titre préjudiciel. Il est aussi possible que la juridiction remarque de sa propre initiative que le fond du litige soulève une question d'interprétation, ou une incertitude sur la validité du droit de l'Union⁹. Le fait que l'une des parties à la procédure au principal, en l'occurrence Unipol, n'ait aucun doute quant à la compatibilité de la législation nationale en cause n'a aucune incidence sur la recevabilité d'une demande de décision préjudicielle.

8 – Voir, entre autres, arrêt du 18 juillet 2007, Lucchini (C-119/05, Rec. p. I-6199, points 43 et 44 ainsi que jurisprudence citée), et arrêt du 25 octobre 2011, eDate Advertising et Martinez (C-509/09 et C-161/10, Rec. p. I-10269, points 32 et 33 ainsi que jurisprudence citée).

9 – Voir, par exemple, arrêts du 10 juillet 1997, Palmisani (C-261/95, Rec. p. I-4025, point 20), et du 5 octobre 2006, Nádasi et Németh (C-290/05 et C-333/05, Rec. p. I-10115, point 32).

B – La problématique de fond

17. Par sa question, la juridiction de renvoi demande si une règle nationale telle que l'article 139 du code des assurances privées est compatible avec les première, deuxième et troisième directives ainsi qu'avec la directive 2009/103.

18. À titre d'observation préliminaire, force m'est de remarquer – ainsi que l'ont fait plusieurs des parties qui ont présenté des observations à la Cour – que la directive 2009/103 n'est pas applicable *ratione temporis* aux faits de la procédure au principal. De fait, l'accident qui, en dernière analyse, a donné lieu à la procédure au principal, s'est produit en 2007. En tout état de cause, ainsi que je l'expliquerai plus loin, l'entrée en vigueur de la directive 2009/103 ne s'est traduite par aucune modification sensible du cadre juridique de l'Union concernant la présente affaire.

19. Cela étant dit, avant d'examiner dans le détail la problématique juridique de fond posée par la présente procédure, je pense qu'il est important de resituer cette problématique dans son contexte juridique et factuel correct. À cette fin, je vais tout d'abord exposer brièvement les raisons pour lesquelles la juridiction de renvoi a des doutes sur la compatibilité de l'article 139 du code des assurances privées avec le droit de l'Union. Ensuite, je passerai en revue la jurisprudence pertinente de la Cour concernant les première, deuxième et troisième directives.

1. Les doutes de la juridiction de renvoi

20. Le Tribunale di Tivoli explique que, en vertu des articles 2043 et 2059 du code civil italien, dans l'ordre juridique italien, les dommages tant matériels que non matériels doivent, en principe, être indemnisés dès lors que la responsabilité extracontractuelle entre en jeu. La Corte costituzionale et la Corte suprema di cassazione ont constamment mis en exergue le caractère unitaire de la notion de «dommage non matériel», comme englobant «*tout dommage résultant de l'atteinte à des aspects intrinsèques à la personnalité*»¹⁰. Néanmoins, selon la juridiction de renvoi, les juridictions italiennes considèrent habituellement que le dommage non matériel inclut différentes sous-catégories de dommages: i) le «préjudice pour la santé» («*danno biologico*», c'est-à-dire une lésion physique ou psychique); ii) le dommage moral («*danno morale*», c'est-à-dire la souffrance morale causée par la blessure) et iii) le «dommage résiduel» (souvent appelé «*danno esistenziale*», catégorie recouvrant des dommages consistant, en substance, en l'atteinte à la capacité d'une personne à jouir totalement des droits normalement reconnus dans une société libre). Cette typologie est utilisée, en combinaison avec d'autres éléments, pour déterminer le montant approprié de l'indemnisation à verser à la partie lésée. En règle générale, les juridictions nationales saisies d'une affaire de responsabilité extracontractuelle ne sont pas liées par d'éventuels critères légaux lorsqu'elles décident du montant de l'indemnisation d'un dommage non matériel.

21. Cependant, la responsabilité extracontractuelle engendrée par les accidents de la circulation est régie par le code des assurances privées, qui constitue une *lex specialis* par rapport au code civil italien. En ce qui concerne, en particulier, le dommage non matériel dans le cas d'accidents de voiture entraînant des lésions physique de faible gravité, l'article 139 du code des assurances privées établit les critères que les juridictions nationales sont tenues de respecter lorsqu'elles calculent l'indemnisation du préjudice pour la santé versée par l'assureur de la responsabilité civile.

22. La juridiction de renvoi doute que l'article 139 du code des assurances privées soit compatible avec l'obligation d'indemniser toute perte ou lésion imposée par les première, deuxième et troisième directives. De l'avis de cette juridiction, l'article 139 limite substantiellement de trois manières le pouvoir pour la juridiction nationale d'accorder une indemnisation suffisante dans le cas d'accidents

10 — Voir, en particulier, arrêt de la Corte costituzionale dans l'affaire 233/2003 (GURI du 16 juillet 2003) et arrêts n° 8827 et n° 8828 de la Corte suprema di cassazione.

de la circulation entraînant des lésions physiques de faible gravité. Premièrement, les juridictions nationales ont l'obligation de respecter des critères spécifiques lorsqu'elles calculent l'indemnisation du «préjudice pour la santé», alors que ce n'est pas le cas dans d'autres hypothèses de responsabilité extracontractuelle. Deuxièmement, cette indemnisation ne peut être adaptée aux circonstances spécifiques de l'affaire que dans une faible mesure¹¹. Troisièmement, l'article 139 du code des assurances privées ne semble pas autoriser l'octroi d'une indemnité quelconque pour le «dommage psychologique» enduré par la victime (même si la juridiction nationale précise que toutes les juridictions italiennes ne font pas leur cette interprétation).

2. La jurisprudence de la Cour

23. La Cour a déjà interprété les dispositions pertinentes des première, deuxième et troisième directives dans un certain nombre d'arrêts.

24. Dans sa jurisprudence, la Cour a déclaré que les première, deuxième et troisième directives ont pour objectif commun, premièrement, d'assurer la libre circulation tant des véhicules stationnant habituellement sur le territoire de l'Union que des personnes qui sont à leur bord et, deuxièmement, de garantir que les victimes des accidents causés par ces véhicules bénéficieront d'un traitement comparable, quel que soit le point du territoire de l'Union où l'accident s'est produit¹². Ces directives ne visent toutefois pas à harmoniser les régimes de responsabilité civile des États membres et, dans l'état actuel du droit de l'Union, ceux-ci sont libres de déterminer les règles de responsabilité civile applicables aux accidents de la circulation¹³.

25. Sur ce fondement, la Cour distingue l'obligation de fournir une couverture d'assurance de la responsabilité civile découlant des préjudices causés par les véhicules automobiles, qui est définie et garantie par la législation de l'Union, de la portée de l'indemnisation des victimes sur la base de la responsabilité civile de l'assuré, domaine qui, pour l'essentiel, est régi par le droit national¹⁴.

26. S'agissant de l'obligation de fournir une couverture d'assurance, la Cour a déclaré que les États membres «sont obligés de garantir que la responsabilité civile applicable selon leur droit national soit couverte par une assurance conforme aux dispositions des trois directives précitées»¹⁵. En particulier, l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, telle que précisée et complétée par les deuxième et troisième directives, précise notamment, selon la Cour, «les types de dommages et les tiers victimes que cette assurance doit couvrir»¹⁶.

27. S'agissant des questions qui, en principe, sont régies par le droit national de la responsabilité civile, la Cour a néanmoins indiqué que les États membres «doivent exercer leurs compétences en ce domaine dans le respect du droit de l'Union». À cet égard, la Cour a précisé que «les dispositions nationales qui régissent l'indemnisation des sinistres résultant de la circulation des véhicules ne peuvent priver les première, deuxième et troisième directives de leur effet utile»¹⁷.

11 — Voir article 139, paragraphe 3, du code des assurances privées.

12 — Voir, parmi une jurisprudence abondante, arrêts du 9 juin 2011, Ambrósio Lavrador et Olival Ferreira Bonifácio (C-409/09, Rec. p. I-4955, point 23 et jurisprudence citée), et du 1^{er} décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans (C-442/10, Rec. p. I-12639, point 27 et jurisprudence citée).

13 — Voir, notamment, arrêts du 17 mars 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, Rec. p. I-1821, point 32), et du 23 octobre 2012, Marques Almeida (C-300/10, point 29).

14 — Arrêts Carvalho Ferreira Santos, précité (point 31); Marques Almeida précité (point 28), ainsi que Ambrósio Lavrador et Olival Ferreira Bonifácio, précité (point 25).

15 — Arrêts du 14 septembre 2000, Mendes Ferreira et Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec. p. I-6711, point 29), et du 19 avril 2007, Farrell (C-356/05, Rec. p. I-3067, point 33).

16 — Voir, entre autres, arrêts Churchill Insurance Company Limited et Evans, précité (point 28), et Marques Almeida, précité (point 27).

17 — Voir, entre autres, arrêts Marques Almeida, précité (point 31), et Ambrósio Lavrador et Olival Ferreira Bonifácio, précité (point 28).

28. La Cour a appliqué ces principes dans des affaires portant sur des règles nationales qui excluaient l'indemnisation, ou qui la limitaient, lorsque la victime de l'accident avait contribué à son propre préjudice. Dans l'affaire *Ambrósio Lavrador et Olival Ferreira Bonifácio*, précitée, la Cour a déclaré que les première, deuxième et troisième directives seraient privées de leur effet utile «si une réglementation nationale, définie sur la base de critères généraux et abstraits, soit refusait à la victime le droit d'être indemnisée par l'assurance automobile obligatoire, soit limitait un tel droit d'une façon disproportionnée»¹⁸. De même, dans les affaires *Candolin e.a.* et *Farrell*, la Cour a jugé comme étant incompatibles avec ces directives des règles nationales qui permettaient, de manière disproportionnée, de refuser ou de limiter l'indemnisation d'un passager par l'assurance responsabilité civile obligatoire des véhicules automobiles¹⁹.

29. C'est dans ce contexte que je vais en venir maintenant à la question posée par la juridiction nationale.

3. Examen de la question préjudicielle

30. La juridiction de renvoi, ainsi que je l'ai précédemment expliqué, semble considérer que l'article 139 du code des assurances privées ne saurait être concilié avec les dispositions des première, deuxième et troisième directives. La Commission, dans une certaine mesure, partage ce point de vue.

31. À l'inverse, Unipol et les gouvernements qui ont déposé des observations dans la présente affaire considèrent comme compatible avec le droit de l'Union une disposition telle que l'article 139 du code des assurances privées. Cette disposition ne fait, à leur avis, que réglementer la portée de l'indemnisation des victimes d'accidents de voiture, domaine régi par les droits nationaux.

32. Je pense qu'une analyse juridique en deux temps est nécessaire pour répondre à la question préjudicielle.

33. En premier lieu, il convient de se demander si l'article 139 du code des assurances privées est compatible avec l'obligation de fournir une couverture d'assurance qui est prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, telle que complétée par les deuxième et troisième directives. Même si c'est le cas, il reste à déterminer, en second lieu, si l'article 139 du code des assurances privées a pour effet de priver les première, deuxième et troisième directives de leur effet utile, en déniaut aux victimes le droit à une indemnisation, ou en limitant ce droit d'une manière disproportionnée.

34. Dans les développements qui suivent, je vais montrer pourquoi, à l'instar d'Unipol et des gouvernements qui ont déposé des observations dans la présente procédure, je pense qu'une disposition telle que l'article 139 du code des assurances privées est compatible avec les première, deuxième et troisième directives.

a) L'article 139 du code des assurances privées est-il compatible avec l'article 3, paragraphe 1, de la première directive?

35. Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, la Cour a toujours considéré que les première, deuxième et troisième directives imposent aux États membres de veiller à ce que la responsabilité civile du fait de l'utilisation de véhicules automobiles ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance et spécifient, entre autres, les catégories de préjudices que cette assurance doit couvrir.

18 — Arrêt *Ambrósio Lavrador et Olival Ferreira Bonifácio*, précité (point 29).

19 — Voir arrêts du 30 juin 2005, *Candolin e.a.* (C-537/03, Rec. p. I-5745, points 29, 30 et 35), et du 19 avril 2007, *Farrell* (C-356/05, Rec. p. I-3067, point 35).

36. Partant, il me semble concevable qu'une disposition telle que l'article 139 du code des assurances privées puisse contrevenir à ce principe de deux manières: premièrement, si elle excluait de l'assurance obligatoire une catégorie de dommages qui, en vertu des directives précitées, doit être couverte, deuxièmement, si elle devait permettre en théorie une indemnisation de cette catégorie de préjudices, tout en limitant cette possibilité à l'indemnisation par le conducteur (ou par le propriétaire de la voiture), excluant donc en tout ou en partie l'indemnisation par l'assurance.

i) Exclusion de certaines catégories de dommages de la couverture d'assurance

37. Sur le premier point, je considère que le dommage non matériel doit faire partie des catégories de dommages et de lésions que l'assurance obligatoire doit couvrir. Par conséquent, un État membre n'a pas le droit d'exclure intégralement de la couverture d'assurance toute indemnisation du dommage non matériel enduré par les victimes d'un accident de la circulation.

38. Par «dommage non matériel», j'entends, de manière générale, des préjudices qui sont sans rapport avec les biens, la fortune ou les revenus d'une personne et qui, en tant que tels, ne sauraient être quantifiés de manière objective par référence à un prix ou à une valeur du marché²⁰.

39. D'emblée, je souhaite souligner qu'il semble exister un principe accepté de manière quasi universelle selon lequel le dommage qu'une personne peut être amenée à subir du fait d'un acte illicite commis par une autre personne, et qui doit être indemnisé, peut, en principe, comporter aussi un dommage qui aille au-delà de la simple perte pécuniaire.

40. Ce principe existe, à ma connaissance, dans la grande majorité des ordres juridiques des États membres, même si les termes employés pour le désigner, sa portée exacte, les conditions à remplir et le montant de l'indemnisation due connaissent d'importantes variations²¹. De plus, il est de jurisprudence constante que, dans l'ordre juridique de l'Union, le dommage qui doit être indemnisé par l'Union en cas de responsabilité extracontractuelle inclut le dommage *non matériel*²². Le droit international public admet aussi, en général, une conception très large du dommage ou de la lésion à indemniser dans le cas d'actes illicites, qui englobe le dommage non matériel²³.

41. Au fond, l'origine de ce principe peut être recherchée dans les plus anciens textes juridiques connus, au moins pour ce qui est de l'indemnisation des préjudices corporels. Par exemple, le code d'Hammourabi bien connu, code des lois babyloniennes remontant à 1772 avant Jésus-Christ environ, contenait de nombreuses dispositions sur l'indemnisation des préjudices corporels. Ces dispositions visaient à punir le responsable du préjudice, tout en prévoyant une indemnisation pour la victime ou sa famille²⁴. Les anciennes lois romaines étaient fondées sur des principes similaires. Ainsi, la loi des

20 — Voir Horton Rogers, W. V. (éd.), *Damages for Non-Pecuniary Loss in a Comparative Perspective*, European Centre of Tort and Insurance Law, Springer Verlag, Vienne New York, 2001, p. 246.

21 — Pour un bon aperçu, voir: Horton Rogers, W. V., op. cit., et Bona, M., et Mead, P., *Personal Injury Compensation in Europe*, Kluwer Law, Deventer, 2003.

22 — Voir, par exemple, arrêts du 22 décembre 2008, Gordon/Commission (C-198/07 P, Rec. p. I-10701, points 19 et 60); du 16 juillet 2009, SELEX Sistemi Integrati/Commission (C-481/07 P, point 38), et du 28 mai 2013, Abdulrahim/Conseil et Commission (C-239/12 P, points 72 et 76).

23 — Dans l'affaire relative à l'usine de Chorzów (arrêt du 13 septembre 1928, série A, n° 17), la Cour permanente de justice internationale a déclaré que «[le] principe essentiel, qui découle de la notion même d'acte illicite et qui semble se dégager de la pratique internationale [...] est que la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis. Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international». Plus récemment, l'article 31, paragraphe 2, du projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite dispose que la réparation du préjudice causé par le fait internationalement illicite «comprend tout dommage, tant matériel que moral, résultant du fait internationalement illicite de l'État».

24 — Il est intéressant de noter que ce code comportait aussi des dispositions sur les accidents de la circulation, comme le titre 251, selon lequel le propriétaire d'une tête de bétail qui avait tué un homme libre sur la route devait payer une demi-mine d'argent s'il avait connaissance de la nature sauvage de l'animal, mais ne l'avait pas entravé, ni ne lui avait limé les cornes: voir Magnus, U., «Compensation for Personal Injuries in a Comparative Perspective», *Washburn Law Journal*, 39, 2000, p. 347 à 362, et notamment p. 348.

douze tables, datant de 451 à 449 avant Jésus-Christ, régissait différents types d'indemnisation de dommages corporels à verser aux victimes. La loi postérieure dénommée Lex Aquilia de Damno, de 286 avant Jésus-Christ, a perfectionné encore ces principes. Il est important de noter que l'action engagée par la personne lésée contre la personne responsable du dommage reposait sur le sentiment d'offense, et non sur la perte économique, et l'indemnisation accordée pouvait donc compenser non seulement des dépenses en argent, mais aussi la douleur et la détresse morale ou physique²⁵.

42. Il n'est pas nécessaire, aux fins qui nous intéressent, d'approfondir encore plus les origines historiques du droit civil de la responsabilité actuel. Ce que je voulais souligner, c'est que, dès les premiers pas de notre civilisation, l'idée a prévalu que les actes illicites pouvaient causer des dommages qui devaient être indemnisés, au-delà de la simple perte d'un bien ou d'une somme d'argent. C'était particulièrement vrai si le dommage était en rapport avec une souffrance physique et psychique.

43. Le principe d'indemnisation des dommages non matériels a évolué au cours du temps et, de nos jours, il est largement admis et d'une grande importance. L'idée que celui qui est victime du comportement illicite d'autrui a le droit d'être indemnisé pour la totalité du dommage causé, que les intérêts lésés soient de nature matérielle ou non matérielle, et qu'il soit ou non possible de leur attribuer une valeur économique objective, est fermement installée dans la société actuelle.

44. La pratique actuelle de la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après la «CEDH») a valeur d'exemple à cet égard. La CEDH indemnise habituellement tant le préjudice «pécuniaire» que le préjudice «non pécuniaire» que les requérants ont subi en raison de la violation de leurs droits fondamentaux sur la base, en particulier, de l'article 41 de la convention européenne des droits de l'homme²⁶, le dommage non matériel étant souvent plus important que le dommage pécuniaire²⁷.

45. Il serait donc plutôt étrange que les première, deuxième et troisième directives envisagent des circonstances dans lesquelles les États membres seraient libres d'exclure de la couverture d'assurance une catégorie de préjudice qui est reconnue comme étant digne de protection dans pratiquement tous les systèmes juridiques actuels, au niveau tant national que supranational, ainsi qu'en vertu des principes généraux du droit international.

46. Ainsi, les termes employés dans ces instruments me semblent assez larges pour couvrir aussi les préjudices non matériels. D'après l'article 3, paragraphe 2, de la première directive, l'État membre prend toutes les mesures utiles pour que le contrat d'assurance couvre également «les dommages causés»²⁸. De même, l'article 1^{er} de la deuxième directive dispose que l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 2, de la première directive, «couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels». L'article 1^{er} bis de la troisième directive a recours lui aussi à une terminologie analogue.

47. À mon avis, l'adjectif «any», qui qualifie les mots «loss and injury» à l'article 3, paragraphe 2, de la version de langue anglaise de la première directive, signifie que ces notions sont à interpréter d'une manière large. Même si l'adjectif «any» n'a pas d'équivalents dans d'autres versions linguistiques de la même disposition, celles-ci semblent néanmoins libellées de manière assez générale.

25 — O'Connell, J., et Carpenter, K., «Payment for pain and suffering through history», *Insurance Counsel Journal*, 1983, p. 411 à 417, et en particulier p. 411.

26 — Cette disposition, intitulée «Satisfaction équitable», dispose que «[s]i la Cour déclare qu'il y a eu violation de la Convention ou de ses Protocoles, et si le droit interne de la Haute Partie contractante ne permet d'effacer qu'imparfaitement les conséquences de cette violation, la Cour accorde à la partie lésée, s'il y a lieu, une satisfaction équitable».

27 — Voir, par exemple, arrêts McMichael contre Royaume-Uni, 24 février 1995, série A, n° 307-B 20 EHRR 205, et Riccardi Pizzatti contre Italie, [GC], n° 62361/00, 29 mars 2006.

28 — Voir aussi la définition de la «personne lésée» à l'article 1^{er} de la première directive.

48. De plus, l'expression «dommages corporels» à l'article 1^{er} de la deuxième directive et à l'article 1^{er} bis de la troisième directive a forcément trait à l'intégrité tant physique que psychique des victimes²⁹. Toute atteinte à cette intégrité doit être indemnisée, indépendamment de toutes conséquences économiques que les victimes peuvent endurer à la suite de l'accident. Ainsi que l'a remarqué l'avocat général Jääskinen dans ses conclusions dans les affaires Haasová et Drozdovs, une comparaison des différentes versions linguistiques de ces dispositions ainsi que les travaux préparatoires de la deuxième directive, en particulier, semblent donner encore plus de poids à cette interprétation³⁰.

49. Dans ce contexte, j'aimerais souligner aussi que, lorsqu'elle a été invitée à interpréter des notions équivalentes figurant dans d'autres législations de l'Union, ou dans des conventions internationales auxquelles l'Union est partie, la Cour a toujours opté en faveur d'une interprétation de ces notions qui couvre aussi le préjudice non matériel³¹.

50. Dans l'affaire Leitner, précitée, la Cour a interprété le terme «dommages», mentionné à l'article 5 de la directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait³², en ce sens qu'il s'étendait au préjudice non matériel. La Cour s'est fondée sur une lecture textuelle de cette disposition, ainsi que sur une interprétation téléologique de ladite directive³³. Dans l'affaire Walz³⁴, la juridiction de renvoi demandait à être éclairée sur le point de savoir si le terme «dommage», sous-tendant l'article 22, paragraphe 2, de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international («la convention de Montréal»³⁵), qui fixe les limites de la responsabilité du transporteur aérien pour le préjudice découlant, entre autres, de la perte de bagages, devait être interprété en ce sens qu'il couvrait le dommage tant matériel que non matériel. La Cour a examiné la notion de «dommage» à la lumière des règles du droit international général et a répondu à cette question par l'affirmative³⁶. Dans l'arrêt Sousa Rodriguez e.a.³⁷, la Cour est parvenue à la même conclusion dans l'interprétation de la notion d'«indemnisation complémentaire» qui figure à l'article 12 du règlement (CE) n° 261/2004³⁸. La Cour a considéré que l'expression «indemnisation complémentaire» devait s'interpréter d'une manière qui permette aux juridictions nationales d'accorder une indemnité pour un dommage incluant un dommage non matériel³⁹.

51. Il est vrai que, dans l'affaire Veedfald⁴⁰, la Cour a dit pour droit que l'obligation d'indemniser les victimes d'un préjudice causé par des produits défectueux, prévue à l'article 1^{er} de la directive 85/374/CEE du Conseil, du 25 juillet 1985, relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux⁴¹, ne s'étendait pas aux préjudices non matériels, «dont la réparation dépend

29 — Voir, à cet égard, point 30 des conclusions de l'avocat général Tizzano dans l'affaire Leitner (arrêt du 12 mars 2002, C-168/00, Rec. p. I-2631).

30 — Conclusions de l'avocat général Jääskinen dans les affaires Haasová (C-22/12), et Drozdovs (C-277/12), pendantes devant la Cour (points 73 et 89 à 91).

31 — Certes, ces affaires portaient sur des instruments juridiques qui ne sont pas tout à fait comparables aux première, deuxième et troisième directives, dans la mesure où le montant de l'indemnisation envisagée éventuellement dans ces instruments est généralement inférieur à celui qui peut être réclamé dans le contexte des accidents de la circulation. Cependant, toutes ces décisions ont ceci de commun que la Cour a reconnu le principe selon lequel la notion de «dommages» couvre le dommage non matériel. À mon avis, le raisonnement tenu par la Cour dans ces décisions peut, mutatis mutandis, valoir aussi pour la présente procédure.

32 — JO L 158, p. 59.

33 — Arrêt Leitner, précité (points 19 à 24).

34 — Arrêt du 6 mai 2010 (C-63/09, Rec. p. I-4239).

35 — Signée par ce qui était alors la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) (JO L 194, p. 38).

36 — Arrêt Walz, précité (points 17 à 39).

37 — Arrêt du 13 octobre 2011 (C-83/10, Rec. p. I-9469).

38 — Règlement du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO L 46, p. 1), tel que modifié.

39 — Arrêt Sousa Rodriguez e.a., précité (points 36 à 46).

40 — Arrêt du 10 mai 2001 (C-203/99, Rec. p. I-3569).

41 — JO L 210, p. 29, telle que modifiée.

exclusivement des dispositions du droit national»⁴². Cependant, à la différence des cas examinés précédemment et des instruments juridiques en cause, la directive 85/374 fixe une règle explicite pour les dommages non matériels. De fait, en définissant la notion de «dommages» aux fins de cette directive, l'article 9 de celle-ci dispose que «[le] présent article ne porte pas préjudice aux dispositions nationales relatives aux dommages immatériels».

52. Il me semble donc que tant le texte des première, deuxième et troisième directives que les décisions rendues par la Cour dans le passé vont dans le sens d'une interprétation large de la notion de «dommage». Il existe en outre trois considérations supplémentaires qui, à mon avis, renforcent encore cette conclusion.

53. En premier lieu, d'après le cinquième considérant de la deuxième directive et le quatrième considérant de la troisième directive, l'un des objectifs des première, deuxième et troisième directives est de faire en sorte que les victimes d'accidents causés par les véhicules à moteur reçoivent une «indemnisation suffisante» et bénéficient d'un «traitement comparable» quel que soit l'endroit de l'Union où l'accident survient⁴³. S'il était loisible aux États membres d'exclure de la couverture d'assurance une catégorie de dommages aussi importante, le traitement des victimes d'accidents de la circulation partout en Europe ne serait guère «comparable», et l'indemnisation ne serait pas toujours «suffisante». Selon le lieu où l'accident de la circulation s'est produit, le type d'indemnisation et son montant seraient extrêmement divers.

54. En deuxième lieu, dans la mesure où le législateur de l'Union entend protéger les victimes d'accidents de la circulation en tant que catégorie de personnes particulièrement vulnérables⁴⁴, cet objectif serait servi d'une manière plutôt médiocre si certains assureurs étaient autorisés à limiter la portée de leur couverture aux seuls dommages matériels.

55. En troisième lieu, la différence de traitement entre les assureurs pourrait avoir des incidences négatives sur le bon fonctionnement du marché intérieur de l'Union. De fait, il est fréquent que les demandes d'indemnisation de dommages non matériels soient introduites dans des affaires relatives à des accidents de voiture et, parfois, elles peuvent atteindre des montants substantiels. Des disparités sensibles, concernant la responsabilité civile, entre les assureurs opérant dans différentes parties du marché intérieur de l'Union sont de nature à provoquer des distorsions de concurrence sur le marché des assurances⁴⁵.

ii) La limitation de la coresponsabilité des assureurs

56. En ce qui concerne la deuxième contradiction éventuelle mentionnée au point 36 ci-dessus, je souhaiterais faire observer qu'elle découle d'une manière tout à fait claire de la jurisprudence existante selon laquelle un État membre ne peut pas exclure ou limiter la responsabilité des assureurs pour un certain dommage au point que l'indemnisation de ce dommage doive (en tout ou en partie) être réclamée au conducteur ou au propriétaire de la voiture.

42 — Arrêt *Veedefald*, précité (point 27).

43 — Voir aussi jurisprudence citée à la note 12 des présentes conclusions.

44 — Voir, à cet égard, cinquième considérant de la troisième directive. Voir, également, point 66 des conclusions de l'avocat général Trstenjak dans l'affaire *Carvalho Ferreira Santos*, précitée, ainsi que points 52 et 53 des conclusions de l'avocat général Stix-Hackl dans l'affaire *Farrell*, précitée.

45 — On rappellera à cet égard que les première, deuxième et troisième directives ont été adoptées sur le fondement de ce qui est devenu l'article 114 TFUE ou l'article 115 TFUE, qui permet le rapprochement de dispositions nationales affectant l'établissement ou le fonctionnement du marché intérieur.

57. De fait, il s'ensuivrait une limitation de la couverture d'assurance qui contreviendrait de manière flagrante au principe selon lequel l'assurance obligatoire doit permettre aux victimes d'accidents causés par des véhicules d'être indemnisées de la totalité du dommage enduré, à hauteur des montants prévus dans les première, deuxième et troisième directives⁴⁶. Ainsi que l'a déclaré l'avocat général Mengozzi, qui se référait à la directive 2009/103, cette directive «est fondée sur l'idée que, en principe, l'assureur doit *toujours* indemniser les victimes, à moins que l'une des exceptions qui figurent expressément dans le texte de la directive ne trouve à s'appliquer»⁴⁷. Je pense que cette observation vaut aussi pour les première, deuxième et troisième directives. Je souhaiterais ajouter que ces directives reposent sur l'idée que l'assureur est, en principe, tenu d'indemniser *intégralement* les victimes, dans les limites et aux conditions fixées par les première, deuxième et troisième directives.

58. C'est en fait pour cette raison que la Cour de justice de l'Association de libre-échange (AELE) a conclu, dans l'affaire Nguyen, que les dispositions norvégiennes qui limitaient l'ampleur de l'indemnisation du dommage non matériel et excluaient cette indemnisation de la couverture d'assurance obligatoire n'étaient pas compatibles avec les première, deuxième et troisième directives⁴⁸.

iii) La présente affaire

59. Cela dit, il me semble que l'article 139 du code des assurances privées ne viole pas l'obligation de fournir une couverture d'assurance au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, de l'une ou l'autre des manières que je viens de décrire.

60. D'une part, il est évident que l'article 139 du code des assurances privées n'exclut pas *intégralement* l'indemnisation du dommage non matériel causé par les accidents de voiture. Selon le paragraphe 2 de cette disposition, en effet, la catégorie de dommages régie concerne «l'atteinte [...] à l'intégrité psychique et/ou physique [...] qui a une incidence négative sur les activités quotidiennes et les aspects existentiels et relationnels de la vie de la victime, indépendamment de répercussions éventuelles sur sa capacité à se procurer des revenus».

61. D'autre part, la juridiction de renvoi indique que la victime ne peut pas réclamer une indemnité complémentaire directement à l'assuré sur la base d'autres dispositions nationales. Cela signifie que la couverture d'assurance reflète les obligations pertinentes en matière de responsabilité civile. Ainsi que l'a confirmé le gouvernement italien à l'audience, l'objectif de l'article 139 du code des assurances privées est seulement de quantifier l'étendue de l'indemnisation accordée aux victimes de dommages non matériels, et non de limiter la responsabilité des assureurs envers les victimes d'accidents de voiture, déplaçant ainsi une partie de cette responsabilité vers les assurés⁴⁹.

46 — Voir, à ce sujet, arrêt du 28 mars 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Rec. p. I-1829, point 18).

47 — Conclusions de l'avocat général Mengozzi dans l'affaire Churchill Insurance Company Limited et Evans, précitée (point 50).

48 — Arrêt du 20 juin 2008, affaire E-8/07, Celina Nguyen contre Staten v/Justis- og politidepartementet (en particulier points 3 et 4 ainsi que 19 à 29). Cet arrêt peut être consulté à l'adresse URL <http://www.eftacourt.int>. Un résumé de cet arrêt a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* (JO 2008, C 263, p. 4).

49 — Pour être complet, il convient de noter qu'Unipol et la Commission ont proposé une lecture différente du droit italien pertinent, selon laquelle il n'était pas exclu que les victimes d'accidents de voiture puissent introduire une action en responsabilité extracontractuelle contre le seul conducteur sur la base des articles 2043 et 2059 du code civil italien, au titre d'un dommage éventuel allant au-delà de celui qui est reconnu par l'article 139 du code des assurances privées. Toutefois, à défaut de toute information plus précise à ce sujet, je ne vois pas pourquoi la Cour devrait, dans la présente affaire, se départir de sa jurisprudence constante selon laquelle «il n'appartient pas à la Cour de se prononcer, dans le cadre d'un renvoi préjudiciel, sur l'interprétation des dispositions nationales et de juger si l'interprétation qu'en donne la juridiction de renvoi est correcte [...]. En effet, il incombe à la Cour de prendre en compte, dans le cadre de la répartition des compétences entre les juridictions communautaires et nationales, le contexte factuel et réglementaire dans lequel s'insèrent les questions préjudicielles, tel que défini par la décision de renvoi». Parmi une jurisprudence abondante, voir arrêts du 13 novembre 2003, Neri (C-153/02, Rec. p. I-13555, points 34 et 35), et du 29 avril 2004, Orfanopoulos et Oliveri (C-482/01 et C-493/01, Rec. p. I-5257, point 42).

62. Pour les motifs que je viens d'exposer, je considère qu'une disposition telle que l'article 139 du code des assurances privées n'est pas incompatible avec l'obligation de fournir une couverture d'assurance au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la première directive, telle que complétée par les deuxième et troisième directives.

b) L'article 139 du code des assurances privées prive-t-il les première, deuxième et troisième directives de leur effet utile?

i) Remarques générales

63. La première étape de mon analyse juridique traitera du point de savoir si une disposition telle que l'article 139 du code des assurances privées a pour effet de priver les première, deuxième et troisième directives de leur effet utile en déniaut aux victimes le droit d'être indemnisées, ou en limitant ce droit d'une manière disproportionnée.

64. De fait, ainsi que nous l'avons vu, les règles et principes généraux régissant la responsabilité civile des assureurs, ainsi que l'étendue de l'indemnisation due par ces entreprises aux victimes, sont du domaine du droit national⁵⁰. De plus, il me semble évident que les États membres doivent jouir d'une marge de manœuvre étendue dans ce domaine du droit.

65. Il convient de se rappeler que, malgré des traits communs, certains aspects du droit des délits civils sont régis de manières profondément différentes selon les États membres. Les règles nationales pertinentes peuvent, en effet, reposer sur un certain nombre de principes de fond et de procédure différents en fonction, entre autres, de la tradition juridique de chaque pays. Dans ce contexte, il n'est guère besoin d'attirer l'attention sur le fait que les règles relatives aux délits civils sont au cœur même des systèmes de droit privé des États membres. Le législateur de l'Union a déclaré expressément qu'il appartenait aux États membres de légiférer dans ce domaine et il a consciemment choisi de ne procéder à aucune harmonisation. La Cour, quant à elle, devrait aussi analyser avec soin les conséquences qui s'ensuivraient pour ces systèmes, considérés dans leur globalité, si elle rendait des décisions qui affectent ce domaine.

66. C'est donc uniquement lorsque l'obligation de fournir une couverture d'assurance responsabilité civile pour les dommages causés par les véhicules automobiles, telle que définie et garantie par les première, deuxième et troisième directives, est assurée d'un point de vue théorique, mais pas dans la pratique, que les dispositions nationales pertinentes doivent être considérées comme incompatibles avec le droit de l'Union. En d'autres termes, ce droit n'écarte l'application des règles nationales de la responsabilité civile dans le contexte des accidents de la circulation que dans la mesure où ces règles mettent en péril l'efficacité du système mis en place par ces directives.

ii) La présente affaire

67. Les questions soulevées par la juridiction de renvoi à propos de l'article 139 du code des assurances privées sont essentiellement de trois ordres: premièrement, un État membre a-t-il le droit d'introduire des critères légaux qui s'imposent aux juridictions nationales lorsqu'elles déterminent l'étendue du dommage causé par un accident de voiture? Deuxièmement, les critères fixés par l'article 139 du code des assurances privées entraînent-ils une limitation disproportionnée de l'indemnisation des victimes? Troisièmement, une limitation disproportionnée de cette indemnisation peut-elle découler du fait que, ainsi qu'il est soutenu, le «préjudice moral» ne peut être pris en considération par la juridiction nationale?

50 — Voir, en particulier, article 3, paragraphe 1, de la première directive, deuxième considérant de la deuxième directive, ainsi que article 1^{er} bis et deuxième considérant de la troisième directive. Voir aussi jurisprudence citée à la note 13 des présentes conclusions.

68. Concernant le premier problème juridique évoqué, je considère que le fait qu'un État membre, comme la République italienne, décide d'introduire une législation imposant des critères contraignants pour la détermination du préjudice non matériel causé par les accidents de voiture ne constitue pas, en soi, une violation d'une disposition quelconque du droit de l'Union.

69. Certainement, le législateur italien aurait pu faire des choix politiques différents, laissant aux juridictions nationales le soin de déterminer le montant de l'indemnisation des dommages non matériels, sur le fondement des éléments de preuve fournis par les parties et/ou sur le fondement de l'équité. Tel était, à ma connaissance, le système en vigueur en Italie avant l'introduction du code des assurances privées, système que la juridiction de renvoi, à ce qu'il semble, jugeait plus approprié.

70. Cependant, ces deux choix législatifs sont, à mon avis, tout autant légitimes du point de vue du droit de l'Union. Il est clair que les première, deuxième et troisième directives n'imposent pas d'opter pour l'un ou l'autre, ou de favoriser l'un par rapport à l'autre. De plus, chacun de ces systèmes semble avoir certains avantages.

71. Le principal avantage de laisser aux juridictions nationales l'entière liberté de déterminer l'étendue du dommage consiste dans le fait que ces juridictions sont à même de prendre en considération la totalité des circonstances et des particularités d'une affaire donnée. Il est donc vraisemblable que l'indemnisation accordée reflètera ce qui, à un moment donné dans un lieu donné, est reconnu comme approprié, en termes pécuniaires, par rapport au dommage enduré par la victime.

72. D'un autre côté, d'autres avantages peuvent découler de l'option consistant à introduire des critères légaux qui s'imposent aux juridictions nationales, même si cela restreint inévitablement la marge d'appréciation de celles-ci, pesant ainsi sur leur capacité à déterminer le montant d'indemnisation qu'elles considèrent comme juste au regard des circonstances de chaque cas. Par exemple, cela peut rendre plus prévisibles les niveaux d'indemnisation, améliorant ainsi la sécurité juridique et diminuant la nécessité de s'adresser à la justice. En même temps, cela peut permettre aux entreprises d'assurances de procéder à des estimations plus exactes de leurs risques financiers dans le temps. Une telle limitation des risques potentiels pourrait avoir des répercussions favorables sur le niveau des primes facturées aux propriétaires de véhicules.

73. À cet égard, je suis en accord avec Unipol et le gouvernement italien, qui ont souligné qu'il existe une corrélation inévitable et directe entre le niveau d'indemnisation accordé pour les dommages et les lésions endurés à la suite d'accidents de voiture et le niveau des primes généralement facturées par les entreprises d'assurances. En conséquence, un État membre peut légitimement faire le choix politique de déterminer et, selon le cas, de limiter ex ante le montant de l'indemnisation des dommages non matériels, de manière à permettre aux entreprises d'assurances de baisser leurs primes, au bénéfice des propriétaires de voitures dans leur ensemble.

74. Je pense qu'il n'appartient pas à la Cour de connaître des choix politiques des États membres dans ce domaine. La Cour peut seulement aider les juridictions nationales, de façon à ce que celles-ci puissent vérifier, de manière concrète, si les critères fixés par des dispositions telles que l'article 139 du code des assurances privées entraînent une limitation disproportionnée de l'indemnisation des victimes.

75. Cela m'amène au deuxième problème évoqué par la juridiction de renvoi.

76. Parvenu à ce point, il me faut admettre que ce n'est pas une tâche aisée d'établir une règle ou un principe général afin de déterminer si un certain niveau d'indemnisation est, ou non, proportionné au dommage enduré lorsque l'objectif est de réparer un certain type de dommages qui – ainsi qu'il a déjà été relevé – ne saurait être déterminé objectivement par référence à un critère du marché ou à un indice économique.

77. Le seul principe qui se dégage du texte des première, deuxième et troisième directives est celui du caractère «suffisant» de l'indemnisation. Selon le cinquième considérant de la deuxième directive, «les montants à concurrence desquels l'assurance est obligatoire doivent permettre en tout état de cause de garantir aux victimes une indemnisation suffisante quel que soit l'État membre où le sinistre est survenu».

78. Il me semble cependant que ce qui est considéré comme suffisant ou approprié dans un État membre peut ne pas l'être dans un autre État membre. Cela est particulièrement vrai des catégories de dommages touchant à des intérêts présentant une valeur personnelle pour la victime et qui ne peuvent être quantifiés en termes de pertes pécuniaires.

79. À mon avis, l'adéquation de l'indemnisation dans un cas donné ne peut être déterminée que par référence à la valeur spécifique attachée dans l'ordre juridique national aux intérêts personnels lésés. C'est pourquoi il est assez difficile pour la Cour d'apprécier l'adéquation de l'indemnité due pour un dommage non matériel dans le système juridique d'un État membre.

80. Cela est d'autant plus vrai lorsque, comme c'est le cas ici, le dommage enduré par la victime trouve son origine dans des lésions physiques de faible gravité. À cet égard, je souhaite souligner que l'article 139 du code des assurances privées régit uniquement le montant de l'indemnité due en cas de dommage non matériel découlant d'accidents de la circulation ayant entraîné des lésions physiques de faible gravité. D'autres dispositions légales sont d'application dans le cas d'accidents entraînant des lésions physiques plus graves.

81. Dans ces conditions, je ne vois rien dans le dossier qui donne à penser que l'indemnité versée sur la base des critères de l'article 139 du code des assurances privées soit insuffisante. Les montants qui y sont indiqués ne sont certainement ni insignifiants ni minimes. L'indemnité que, selon la juridiction de renvoi, Unipol a déjà versée à M. Petillo, en application de cette disposition, ne me semble pas négligeable s'agissant de la catégorie de dommages qui est décrite dans l'ordonnance de renvoi.

82. La juridiction de renvoi perçoit un problème dans le fait que ces critères sont différents de ceux dégagés par la jurisprudence des juridictions italiennes dans des cas de responsabilité extracontractuelle qui ne concernent pas les accidents de voiture. Cependant, il faut y voir tout au plus une question de droit national, à examiner, par exemple, à la lumière du principe d'égalité.

83. La responsabilité extracontractuelle peut naître dans un ensemble de circonstances particulièrement vaste et divers. Il n'est pas de disposition des première, deuxième ou troisième directives qui, en principe, empêche les législateurs nationaux de mettre en place des régimes spécifiques de responsabilité extracontractuelle adaptés à la spécificité des accidents de la circulation.

84. Pour les raisons énoncées dans les sections précédentes, je ne conçois pas que l'application des critères fixés par l'article 139 du code des assurances privées entraîne une limitation disproportionnée de l'indemnité due aux victimes d'accidents causés par des véhicules à moteur.

85. En ce qui concerne, enfin, le troisième problème juridique soulevé par la juridiction de renvoi, portant sur un prétendu défaut de réparation du «préjudice psychologique», je pense qu'il n'est pas, lui non plus, pertinent dans le contexte de cette analyse.

86. Ainsi que je pense pouvoir le déduire des explications fournies par la juridiction de renvoi, qui ont été confirmées à l'audience par Unipol et par le gouvernement italien, il semble qu'il existe parmi les juridictions italiennes un certain désaccord sur le sens précis de l'article 139 du code des assurances privées. Certaines juridictions nationales considèrent que le «préjudice psychologique» (notion assez similaire à celle de «douleur et souffrance» dans certains systèmes juridiques) n'est pas couvert par l'indemnisation allouée en vertu de l'article 139 du code des assurances privées. Cela a pour conséquence qu'une indemnisation complémentaire peut être accordée lorsque les victimes établissent

dûment l'existence de ce dommage non couvert. Une autre ligne jurisprudentielle, par ailleurs, considère qu'il a déjà été tenu compte de la réparation du «préjudice psychologique» dans l'indemnisation prévue à l'article 139 du code des assurances privées, étant donné que le texte de cette disposition fait état d'une «atteinte [...] à l'intégrité psychique et/ou physique [...] qui a une incidence négative sur les activités quotidiennes et les aspects existentiels et relationnels de la vie de la victime».

87. À cet égard, je souhaite observer seulement que, quelle que soit la bonne interprétation de la disposition nationale (ce dont il appartient aux juridictions italiennes de connaître), la législation italienne pertinente prévoit bel et bien l'indemnisation des lésions physiques ou psychiques endurées par les victimes d'accidents, indépendamment de savoir comment ces lésions sont susceptibles d'affecter la capacité des personnes concernées à se procurer des revenus.

88. En conséquence, la seule question réelle, à mon avis, est celle de savoir si cette indemnisation peut, ou non, être considérée comme «suffisante». La qualification du dommage à indemniser dans le droit national n'est pas pertinente à cet égard. Ainsi que je l'ai indiqué, je ne vois aucun indice de ce que l'article 139 du code des assurances privées fixe des critères entraînant une indemnisation insuffisante du dommage non matériel.

89. J'en conclus donc qu'une disposition telle que l'article 139 du code des assurances privées n'a pas pour effet de priver les première, deuxième et troisième directives de leur effet utile en déniant aux victimes le droit à être indemnisées ou en limitant ce droit d'une manière disproportionnée.

C – Considérations ratione temporis

90. Enfin, je souhaiterais ajouter que, à mon avis, la réponse à donner à la juridiction de renvoi ne serait pas différente si la directive 2009/103 devait s'appliquer au cas d'espèce.

91. Cette directive ne fait que codifier les première, deuxième et troisième directives, dans un souci de clarté et de rationalité⁵¹. De plus, les dispositions pertinentes ici des première, deuxième et troisième directives n'ont pas été sensiblement modifiées.

92. En particulier, l'article 1^{er} de la directive 2009/103 donne une définition de la «personne lésée» qui est identique à celle de l'article 1^{er} de la première directive. En outre, l'article 3 de la directive 2009/103 déclare que les dommages matériels comme les dommages corporels doivent être couverts par l'assurance obligatoire. Enfin, le considérant 3 de la directive 2009/103 et son article 3 confirment que «[les] dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance» continuent de relever de la compétence des États membres.

IV – Conclusion

93. À la lumière des développements qui précèdent, je suggère à la Cour de répondre ce qui suit à la question posée par le Tribunale di Tivoli (Italie):

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, l'article 1^{er}, 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 l'article 1^{er} bis de la troisième directive 90/232/CEE du Conseil, du 14 mai 1990, concernant le rapprochement des

51 — Voir considérant 1 de la directive 2009/103.

législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à des dispositions nationales, telles que l'article 139 du décret législatif n° 209, du 7 septembre 2005, instituant le code des assurances privées italien, qui fixent des critères pour le calcul de l'indemnisation due par l'assureur du dommage non matériel subi par les victimes d'accidents causés par des véhicules automoteurs.