

**Affaire C-370/24 [Nastolo]<sup>i</sup>**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

23 mai 2024

**Jurisdiction de renvoi :**

Tribunale ordinario di Lodi (Italie)

**Date de la décision de renvoi :**

20 mai 2024

**Partie requérante :**

AT

**Partie défenderesse :**

CT

---

[OMISSIS]

**TRIBUNALE ORDINARIO DI LODI (tribunal de Lodi, Italie)**

**PREMIÈRE CHAMBRE CIVILE**

\* \* \* \*

Le magistrat instructeur, [OMISSIS]

[OMISSIS] dans l'affaire [OMISSIS] sur le recours de :

AT [OMISSIS]

(partie requérante)

contre

<sup>i</sup> Le nom de la présente affaire est un nom fictif. Il ne correspond au nom réel d'aucune partie à la procédure.

CT, [OMISSIS] en qualité de société désignée par le Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (fonds de garantie des victimes de la route, Italie) [OMISSIS]

(partie défenderesse)

a rendu [OMISSIS] la présente

## **ORDONNANCE**

au titre de l'article 267 TFUE

### **Renvoi préjudiciel**

### **à la Cour de justice**

\* \* \* \*

#### **1. Objet de la procédure et faits pertinents**

Par citation du 11 février 2022, AT a assigné en justice [la personne 3], en tant qu'héritier de [la personne 2], et CT, en sa qualité de société désignée par le Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (fonds de garantie des victimes de la route, ci-après le « FGVS »)<sup>1</sup>, afin d'obtenir la réparation du préjudice (évalué à 233 076,00 euros, majoré des intérêts et de la réévaluation) subi à la suite de l'accident de la route dans lequel elle avait été impliquée le 6 janvier 2016.

AT a fait valoir que, le 6 janvier 2016, à Lodi, elle avait été invitée à monter à bord, en tant que passagère, d'un véhicule (Ford Fiesta, plaque italienne [OMISSIS]) dont [la personne 2] disposait.

Au cours du trajet, la voiture a subi un accident, dont le déroulement a été constaté par le rapport d'accident de la route de la police locale de Lodi [OMISSIS]. Les agents de la police locale, après avoir entendu les intéressés et les témoins oculaires, ont décrit la situation comme suit : le véhicule dans lequel circulaient [la personne 2] (au volant) et AT (passager) a percuté par l'arrière un autre véhicule (conduit par [OMISSIS], à bord duquel se trouvaient également deux passagers) [OMISSIS]. À la suite de la collision, la Ford Fiesta dans laquelle se trouvaient AT et [la personne 2] a percuté la glissière en béton de type new jersey et s'est renversée. AT et [la personne 2] ont été transportés à l'hôpital.

En ce qui concerne le conducteur, il a été testé positif à la cocaïne, aux opiacés et au tétrahydrocannabinol. Les conséquences de l'accident sur l'état physique du conducteur ne sont pas connues et en tout cas sont dénuées de pertinence.

<sup>1</sup> [OMISSIS]

En revanche, en ce qui concerne AT, le médecin légiste mandaté, en tant que conseiller technique, par le Tribunal a constaté qu'elle avait subi, à la suite de l'accident, d'importantes conséquences quant à son intégrité physique.

Les agents de la police locale qui sont intervenus ont indiqué dans leur rapport que la Ford Fiesta provenait d'un vol [OMISSIS].

En conséquence, [la personne 2] et AT ont fait l'objet de poursuites pénales pour le délit de recel (article 648 du code pénal). [AT] a été acquittée, n'étant pas auteur des faits [OMISSIS].

Entre-temps, [la personne 2] est décédée.

Une fois la procédure engagée, CT (en tant que société désignée par le FGVS) s'est constituée en justice en relevant que l'indemnisation au titre de l'article 283 du d.lgs n. 209/05 (décret législatif n° 209/05) \* ne serait due qu'en faveur de tiers transportés ignorant que le véhicule à bord duquel ils se trouvaient au moment de l'accident circulait illégalement et en rappelant la position de la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation, Italie) [OMISSIS] selon laquelle il appartiendrait au demandeur (la personne lésée) de prouver que cette ignorance était sans faute de sa part. En ce sens, elle a soulevé l'absence de pertinence du jugement pénal d'acquiescement [OMISSIS].

[OMISSIS] *[autres faits et événements de la procédure, non pertinents aux fins des questions préjudicielles]*

[OMISSIS] [P]ar ordonnance du 20 mars 2024, la juridiction de céans a [OMISSIS] accordé aux parties le délai [OMISSIS] pour déposer un mémoire écrit sur les questions suivantes : *1) Existe-t-il un conflit entre le droit interne [article 283 du code des assurances privées, tel qu'interprété par la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation)] et le droit supranational (article 13 de la directive 2009/103/CE) ? ; 2) les conditions permettant un renvoi préjudiciel à la Cour de justice au titre de l'article 267 TFUE sont-elles réunies ?*

La défense d'AT a présenté un mémoire autorisé [OMISSIS]

La défense d'CT a présenté un mémoire autorisé [OMISSIS]

## **2. La réglementation italienne pertinente et son interprétation jurisprudentielle**

Les dispositions de droit national pertinentes aux fins de la présente affaire sont les suivantes.

\* Ndt : Decreto legislativo, n. 209. Codice delle assicurazioni private (décret législatif n 209 portant code des assurances privées), du 7 septembre 2005 ((GU n.239 del 13-10-2005 – Suppl. Ordinario n. 163), ci-après le « code des assurances privées »).

L'article 283, paragraphe 1, du code des assurances privées prévoit : « 1. Le fonds de garantie pour les victimes de la route, constitué au sein de la CONSAP \*, indemnise les dommages causés par la circulation des véhicules et des bateaux pour lesquels il existe une obligation d'assurance, dans les cas où : (...) d) le véhicule est mis en circulation contre la volonté de son propriétaire ».

L'article 283, paragraphe 2, du décret législatif n° 209/2005 est libellé comme suit : « dans le cas visé au paragraphe 1, sous d), l'indemnisation est due uniquement aux tiers non transportés et aux personnes qui sont transportées contre leur volonté ou qui ignoraient que le véhicule circulait illégalement ».

Cette réglementation a été interprétée, tant par la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation) [OMISSIS] que par les juges du fond [OMISSIS], en ce sens que la charge de la preuve de la connaissance de la provenance illégale du véhicule pèserait sur le demandeur (la personne lésée), en tant que fait constitutif de sa demande d'indemnisation.

[OMISSIS] [*jurisprudence de la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation)*]

Dans l'arrêt n° 12231/2019, on peut lire textuellement : « [I] a seule différence que l'on peut constater entre le texte communautaire et la règle interne consiste dans la répartition de la charge de la preuve, la réglementation communautaire faisant peser cette charge sur l'assureur tandis que la règle interne, qui n'est pas clairement exprimée, laisse cependant entendre que l'absence de connaissance de l'illégalité est un fait constitutif de la prétention, la charge de la preuve pesant sur la personne lésée. Le législateur italien, en mettant en œuvre la réglementation communautaire et en prévoyant la couverture d'assurance pour des personnes exclues auparavant de l'indemnisation, n'a pas pu omettre de se pencher sur les cas dans lesquels l'indemnisation est refusée au tiers transporté contre sa volonté ou qui ignorait que le véhicule circulait illégalement. La juridiction de céans estime que le fait d'imposer à la personne lésée la charge de la preuve de sa bonne foi relève de la marge d'appréciation dont dispose encore l'État dans la mise en œuvre de la directive, l'objectif poursuivi par le droit national restant identique à celui poursuivi par le droit communautaire, à savoir ne pas permettre l'indemnisation à une personne qui serait au courant du fait que le véhicule provient d'un vol ».

### **3. La réglementation supranationale**

Le paramètre normatif de référence, applicable *ratione temporis*, en droit dérivé de l'Union est la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du

\* Ndt : CONSAP, Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici Spa, société de droit privé détenue à 100 % par le ministère de l'Économie et des Finances qui intervient en tant qu'assureur public pour la couverture des « risques de la collectivité » qui ne sont pas couverts par les mécanismes contractuels normaux.

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).

L'article 13 de cette directive prévoit :

- au paragraphe 2, premier alinéa, que : « 2. Dans le cas de véhicules volés ou obtenus par la violence, les États membres peuvent prévoir que l'organisme prévu à l'article 10, paragraphe 1, interviendra en lieu et place de l'assureur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article » ;
- au paragraphe 1, premier alinéa, que : « [est] réputée sans effet, en ce qui concerne le recours des tiers lésés à la suite d'un accident, toute disposition légale ou clause contractuelle contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3 qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par : a) des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées ; b) des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné ; c) des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule concerné » ;
- au paragraphe 1, deuxième alinéa, que : « la disposition ou la clause visée au premier alinéa, point a), 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 ».

La juridiction de céans n'a pas connaissance d'arrêts de la Cour visant spécifiquement l'interprétation de l'article 13 de la directive 2009/103/CE.

Cependant, la jurisprudence de la Cour, certes relative à la réglementation antérieure en la matière (à savoir la deuxième, la troisième et la quatrième directives datant respectivement de 1984, 1990 et 2000), affirme de manière récurrente que les dispositions législatives ou les clauses contractuelles qui ont pour effet d'exclure l'applicabilité d'une police d'assurance ne peuvent être opposées aux victimes d'un accident 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 » (arrêt du 30 juin 2005, Candolin e.a., C-537/03, EU:C:2005:417, point 23. Voir également arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, Churchill Insurance Company Limited et Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, point 35).

#### 4. Les mémoires des parties et leurs arguments

[OMISSIS] [L]a juridiction de céans a invité les parties à déposer, [OMISSIS], des observations écrites sur les questions suivantes : 1) *Existe-t-il un conflit entre le droit interne [article 283 du code des assurances privées, tel qu'interprété par la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation)] et le droit supranational (article 13 de la directive 2009/103/CE) ? ; 2) les conditions permettant un renvoi préjudiciel à la Cour de justice au titre de l'article 267 TFUE sont-elles réunies ?*

La défense de AT [OMISSIS] a fait valoir que l'article 13 de la directive 2009/103/CE serait déjà suffisamment clair en ce sens qu'il impose la charge de la preuve au FGVS. En outre, elle a demandé que l'application de la disposition nationale soit écartée en cas de conflit entre le droit de l'Union et le droit national.

La défense de CT [OMISSIS] a rappelé la jurisprudence nationale, de fond et de légalité, selon laquelle la charge de la preuve du fait que le véhicule est volé reposerait sur le demandeur (la personne lésée). À cet égard, la défense de CT a souligné que la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation) n'avait jamais estimé, dans les affaires où elle s'était prononcée sur l'application de la règle nationale, devoir procéder elle-même à un renvoi préjudiciel – bien qu'elle y soit, en principe, tenue au titre de l'article 267 TFUE –, partant du principe que son interprétation n'était pas contraire à la directive 2009/103/CE.

#### 5. Les motifs du renvoi préjudiciel et le point de vue de la juridiction de renvoi

La juridiction de céans estime utile de solliciter d'office l'interprétation de la Cour concernant l'article 13 de la directive 2009/103/CE.

Elle estime nécessaire, tout en sachant que la juridiction nationale est tenue « d'interpréter le droit national dans toute la mesure du possible à la lumière du texte et de la finalité de la directive en cause pour atteindre le résultat visé par celle-ci » (voir, textuellement et parmi d'autres, arrêt du 5 octobre 2004, Pfeiffer e.a., C-397/01 à C-403/01, EU:C:2004:584, point 113 et jurisprudence citée), que la Cour, institution à laquelle il incombe de fournir l'interprétation exacte de la réglementation supranationale, se prononce sur la disposition susmentionnée, afin d'éviter que la jurisprudence nationale se consolide dans le sillage de l'orientation mentionnée ci-dessus, qui pourrait ne pas être cohérente avec ladite réglementation supranationale.

L'article 13 de la directive 2009/103/CE permet (ils « peuvent prévoir ») aux États membres de prévoir (sans qu'ils y soient donc tenus) que l'organisme prévu à l'article 10, paragraphe 1, interviendra pour indemniser la victime d'un accident causé par un véhicule volé. Cependant, aucune disposition expresse (ni l'article 13 ni l'article 10 de la directive 2009/103/CE) n'indique que, même si le législateur a prévu l'intervention de l'organisme responsable, la charge de la preuve que la



personne lésée savait que le véhicule circulait illégalement pèserait sur cet organisme (ou sur le demandeur, la personne lésée). En effet, l'article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive 2009/103/CE ne se réfère qu'au cas spécifique de la demande dirigée contre l'entreprise d'assurances.

La juridiction de céans estime donc utile de clarifier si, dans le cas où le législateur national a décidé (comme en Italie) de prévoir l'intervention de l'organisme visé à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2009/103/CE, il est possible d'affirmer ensuite – sans qu'il y ait violation du droit de l'Union – que le régime probatoire fait peser sur la personne lésée la charge de prouver qu'elle ne savait pas que le véhicule était volé ou si, à l'opposé, il convient de déduire le contraire de la teneur globale de la directive 2009/103/CE.

L'arrêt demandé est manifestement pertinent pour la procédure en cause, car la répartition de la charge de la preuve de la connaissance (ou non) de la provenance illicite du bien entraîne des conséquences déterminantes quant à la possibilité ou non d'accueillir la demande et la liquidation consécutive de la réparation demandée. Le simple fait [OMISSIS] que [AT] a été acquittée du délit de recel n'enlève rien non plus à la condition de la pertinence, dans la mesure où une personne peut avoir connaissance de la provenance illicite d'un bien sans avoir participé au délit en question. Il est donc évident que la répartition de la charge de la preuve revêt une importance manifeste, dans la présente procédure comme dans tout autre cas similaire qui pourrait se présenter à l'avenir.

La juridiction de céans [OMISSIS] estime qu'une lecture combinée des dispositions de la directive suggère qu'il conviendrait de faire peser sur l'organisme visé à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2009/103/CE (en Italie, il s'agit du FGVS) la charge de prouver que le véhicule était volé.

Militent en ce sens, outre le libellé de l'article 13 de la directive 2009/103/CE :

- i) la lecture systématique de l'article 10, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive 2009/103/CE, en vertu duquel, en cas de circulation de véhicules non assurés, le fait que la personne lésée savait que le véhicule n'était pas assuré doit être prouvé par l'organisme afin d'exclure son intervention. Il semble donc évident que l'intention du législateur supranational est de faire peser sur l'organisme – et non sur la personne lésée – l'obligation de fournir la preuve de toute circonstance empêchant l'indemnisation, y compris concernant celui-ci spécifiquement (c'est-à-dire pas seulement quand l'autre partie est une compagnie d'assurance).
- ii) la référence textuelle que fait l'article 13, paragraphe 2, point 1, de la directive 2009/103/CE, à l'article 13, paragraphe 1, (« interviendra en lieu et place de l'assureur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ») ;

- iii) le principe général *vulneratus ante omnia reficiendus* \*, qui sous-tend l'ensemble de la réglementation supranationale sur l'assurance automobile obligatoire et sur lequel la Cour a fréquemment fondé ses décisions en la matière (voir, entre autres, arrêt du 1<sup>er</sup> décembre 2011, *Churchill Insurance Company Limited et Evans*, C-442/10, EU:C:2011:799). Par conséquent, si la ratio legis est de permettre à la personne lésée non fautive d'avoir accès à une juste réparation, on ne voit pas comment elle pourrait être chargée de l'obligation de prouver une circonstance (qui plus est, de nature négative, c'est-à-dire « ne pas savoir ») dont la démonstration est presque impossible ;
- iv) le principe d'effectivité du droit de l'Union – en tant que limite habituelle de l'autonomie procédurale des États membres – selon lequel les modalités de protection des droits d'origine supranationale ne doivent pas être rendues impossibles ou excessivement difficiles par le droit de la procédure national (voir, parmi les arrêts historiques prononcés sur ce point, arrêts du 14 décembre 1995, *Peterbroeck*, C-312/93, EU:C:1995:437, et du 19 novembre 1991, *Francovich e.a.*, C-6/90 et C-9/90, EU:C:1991:428). En l'espèce, l'exercice du droit accordé à la personne lésée, qui découle expressément du droit supranational, pourrait être gravement compromis par l'obligation de fournir la preuve d'une circonstance de nature négative et, surtout, dont la constatation est presque impossible, par la personne qui demande l'indemnisation.

Dans cette optique, l'orientation de la jurisprudence nationale non seulement n'est pas contraignante pour la juridiction de céans, mais ne semble pas non plus être totalement convaincante. Au contraire, ce sont précisément les motifs des arrêts de la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation) qui appellent à procéder au renvoi préjudiciel.

Dans ces arrêts, en particulier l'arrêt n° 12231/2019, la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation) part du principe qu'il existe un conflit entre le droit supranational et le droit interne, mais estime ensuite que la divergence est (légitimement) liée à la marge d'appréciation du législateur dans le cadre de la transposition de la directive.

Toutefois, les deux affirmations ne semblent pas pouvoir coexister : soit on affirme qu'il existe un conflit entre la réglementation de source européenne et le droit national et on apporte la solution à la contradiction au moyen des critères définis à cette fin (en priorité, l'interprétation conforme au droit supranational, avec la nécessité de saisir la Cour en cas de doute d'interprétation), soit on prétend que le législateur national n'était pas lié quant aux modalités de transposition. Or, dans ce dernier cas, il n'est pas non plus correct de constater un conflit entre les règles : si l'on affirme que la directive ne lie pas le législateur (ni les juridictions) quant à la répartition de la charge de la preuve, alors l'État membre garde intacte sa sphère d'autonomie pour réglementer les conditions des demandes

\* Ndt : la personne lésée a toujours droit à réparation.



d'indemnisation ainsi que les obligations de preuve y afférentes, sans qu'il y ait alors conflit.

Le bref résumé de ces arguments amène à considérer qu'il est nécessaire que la Cour se prononce sur l'interprétation correcte de la réglementation supranationale, à savoir les articles 13 et 10 de la directive 2009/103/CE, de manière à éclaircir si, dans les cas de demandes d'indemnisation adressées aux organismes chargés de l'indemnisation des victimes de la route, la charge de la preuve de la connaissance du fait que le véhicule était volé pèse sur le demandeur ou sur l'organisme.

## 5. Les questions

[OMISSIS]

[OMISSIS] *[questions préjudicielles reproduites dans le dispositif]*

## 6. Dispositif

Pour ces motifs, le Tribunal di Lodi (tribunal de Lodi), siégeant en formation à juge unique [OMISSIS] :

**A) décide**, au titre de l'article 267 TFUE, de saisir la Cour de justice de l'Union européenne des questions préjudicielles suivantes :

1. Convient-il d'interpréter l'article 13 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. 1) en ce sens que, en cas d'accident de la route ayant impliqué une personne transportée à bord d'un véhicule volé, il appartient à l'organisme chargé de l'indemnisation au titre de l'article 10 de ladite directive de prouver que la personne lésée savait que l'automobile était un véhicule volé ?

2. Dans l'affirmative, cette disposition, ainsi interprétée, s'oppose-t-elle à une réglementation telle que la réglementation italienne, interprétée et appliquée en ce sens que la charge de la preuve repose sur la personne transportée et lésée ?

[OMISSIS] *[procédure]*

**C) sursoit** à statuer jusqu'à la communication de la décision de la Cour de justice.

Lodi, le 20 mai 2024

[OMISSIS]